



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
BRAUNSCHWEIG



Forschungsberichte aus dem
Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Nr. 84

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

**Folge 6: Portugal 1494-1580:
„Seaborne Empire“ oder Hegemonialmacht im Indik?**

Januar 2008

ISSN-Nr. 1614-7898

Institut für Sozialwissenschaften
Bienroder Weg 97
38106 Braunschweig
www.tu-braunschweig.de/isw

Nr. 84

Ulrich Menzel

Imperium oder Hegemonie?

**Folge 6: Portugal 1494-1580:
„Seaborne Empire“ oder Hegemonialmacht im Indik?**

Januar 2008

ISSN-Nr. 1614-7898

6. Portugal 1494-1580: „Seaborne Empire“ oder Hegemonialmacht im Indik?

- 6.1. Was war Portugal im 16./17. Jahrhundert?
- 6.2. Die Erkundung des Atlantik
- 6.3. Tordesillas und die Folgen
- 6.4. Der Seeweg nach Indien und die Eroberung des Estado da India
- 6.5. Die hegemoniale Ordnung im Indik
- 6.6. Der Niedergang

Bei diesem Text handelt es sich um die sechste Fallstudie zum Projekt "Imperium oder Hegemonie. Historisch-komparative Untersuchungen zu einem aktuellen Problem", das seit 2001 bearbeitet wird. Weitere Fallstudien werden folgen und zu einem späteren Zeitpunkt als Kapitel einer umfassenden Monographie zum Thema Verwendung finden. Zum theoretischen Rahmen vgl. meinen Aufsatz "Anarchie oder hegemoniale Ordnung?" In: WeltTrends 12.2004, Nr. 44, S. 125-142 sowie meine Auseinandersetzung mit Herfried Münkler "Imperium oder Hegemonie? Die USA als hegemoniale Ordnungsmacht" In: Kommune 23.2005/06, Dez.-Jan., S.65-72.

Folge 1: Song-China 960-1204.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 78, April 2007.

Folge 2: Pax Mongolica 1230-1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 79, Juni 2007.

Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261-1350.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 80, September 2007.

Folge 4: Die frühen Ming (1368-1435) und die Restauration des Tributsystems.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 82, November 2007.

Folge 5: Venedig - Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499.

= Forschungsberichte aus dem Institut für Sozialwissenschaften Nr. 83, Dezember 2007.

Weitere Materialien zum Thema sowie eine laufend erweiterte Bibliographie, in der auch alle hier zitierten Titel verzeichnet sind, findet sich unter: <http://www-public.tu-bs.de:8080/~umenzel/inhalt/dienstleistungen/bibliographien.html>.

6. Portugal 1494-1580: „Seaborne Empire“¹ oder Hegemonialmacht im Indik?

6.1. Was war Portugal im 16./17. Jahrhundert?

Manuel I., in dessen Regierungszeit (1495-1521) der Seeweg nach Indien gefunden wurde und die große Expansion im Becken des Indischen Ozeans fällt, erhielt im Jahre 1501 den Titel „König von Portugal und der Algarve, diesseits und jenseits des Meeres, Herr von Guinea und der Eroberung, der Navigation und des Handels von Äthiopien, Indien, Arabien und Persien“. Dieser hypertrophe Titel ist gleichermaßen anspruchsvoll wie doppeldeutig. Anspruchsvoll – weil er die Herrschaft über zwei Kontinente, nämlich Afrika (Guinea) und große Teile Asiens, und die nichteuropäische Christenheit (Kopten in Äthiopien, Nestorianer in Indien) reklamiert, doppeldeutig, weil der Genitiv verwendet wird. Es heißt nicht „Herr von Äthiopien, Indien, Arabien und Persien“, sondern „Herr der Eroberung, der Navigation und des Handels von ...“ Damit wird eine Ambivalenz annonciert, die offen lässt, ob Portugal diese Länder in einem territorialen Sinne erobern und beherrschen wollte oder ob es eher um die Kontrolle des Meeres, also der maritimen Verbindungen zwischen diesen Ländern, geht. Bemerkenswert ist auch, dass Brasilien im Titel nicht erwähnt wird, obwohl seit 1500 offiziell und möglicherweise bereits vorher entdeckt. Offenbar wurde Brasilien damals noch keine erwähnenswerte Bedeutung beigemessen.

Mit den möglichen Interpretationen dieses Titels ist man gezwungen, Stellung zu nehmen zu der verzwickten Frage: Welches politische Attribut kann Portugal für die Zeit seit 1415, als die maritime Expansion begann, verliehen werden? Auch der Endpunkt der fraglichen Phase ist hoch umstritten. Der Portugiese

¹ So der Titel bei Charles R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. Harmondsworth 1973.

A.H. Oliveira Marques spricht in seinem Standardwerk zur Geschichte Portugals vom „Weltreich“ und terminiert dieses von Mitte des 15. bis Mitte des 17. Jahrhunderts, als es drei Kontinente umfasste². Charles R. Boxer, einer der prominentesten Portugal-Autoren, spricht eingeschränkter vom „Seaborne Empire“ und terminiert es auf den Zeitraum von 1415, der Eroberung des marokkanischen Ceuta, bis 1825, dem Jahr der Unabhängigkeit Brasiliens. Diffie und Winius sprechen vom „Portuguese Empire“, dessen Grundlagen 1415-1580 gelegt wurden. Demzufolge müsste es noch lange danach Bestand gehabt haben³. Modelski/Thompson interpretieren Portugal (im Unterschied zu Spanien) als „Hegemonialmacht“ über den Zeitraum von 1430 bis 1540, wobei zuerst das Gold aus Guinea und später der Pfeffer aus Indien die Leitsektoren gewesen sein sollen, auf die sich die portugiesische Hegemonie stützte⁴. Deren quantitativer Indikator ist die relative Stärke der portugiesischen Kriegsflotte im Vergleich zu konkurrierenden Seemächten. J.H. Parry schließt sich zwar der Periodisierung Boxers (ab 1415) an, spricht aber nicht von Empire, sondern wie Modelski von Hegemonie⁵. A. R. Disney verwendet zwar das Leitsektorkriterium „Pfeffer“ von Modelski, spricht aber von einem „Pepper Empire“⁶. Oliveira de Marques schließlich verwendet den Begriff „Portugiesisches Weltreich“ und C. V. Scammel etwas eingeschränkter den Begriff „Maritime Empire“⁷, der eine andere Konnotation als „Seaborne Empire“ bei Boxer besitzt.

² A.H. de Oliveria Marques, Geschichte Portugals und des portugiesischen Weltreiches. Stuttgart 2001.

³ Bailey W. Diffie/George D. Winius, Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580. Minneapolis 1977, eine für die Frühphase sehr überzeugende und gründliche Abhandlung.

⁴ George W. Modelski/William R. Thompson, Leading Sectors and World Powers: The Coevolution of Global Politics and Economics. Columbia, S.C. 1996, S. 69.

⁵ J.H. Parry, The Establishment of the European Hegemony 1415-1715: Trade and Explorations in the Age of the Renaissance. New York 1965; ders., Transport and Trade Routes. In: Rich/Wilson 1967, S. 155-219.

⁶ A.R. Disney, Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century. Cambridge, Mass. 1978.

⁷ G. V. Scammel, The World Encompassed: The First European Maritime Empires 800-1650. London 1981, S. 225ff.

Hinter diesen terminologischen Feinheiten und Unterschieden, soweit die Verwendung der Begriffe reiflich überlegt worden ist, verbergen sich grundsätzliche Fragen, die in der aktuellen Diskussion über die ambivalente Charakterisierung der USA als Imperium oder als Hegemonialmacht⁸ wieder aufgelebt sind. War Portugal eine imperiale Macht, bestrebt, Territorien zu erobern und zu beherrschen? Wollte es sein Imperium mit dem Tribut finanzieren, den es den beherrschten Ländern abpresste? Oder war es eine Hegemonialmacht in der östlichen Hemisphäre der Welt, die ihr 1494 im Vertrag von Tordesillas zugesprochen wurde? Beschränkte es sich auf die indirekte Herrschaft, der eher daran gelegen war, aus dieser Führungsposition Profit zu schlagen und den Handel zu besteuern? Damit zusammen hängt die Frage, ob Portugal eher eine Seemacht oder eher eine Territorialmacht war. Seemächte stützen sich auf Flotte und Flottenstützpunkte und sind bestrebt, Verbindungslinien (Ströme) zu kontrollieren. Landmächte stützen sich auf das Heer und sind bestrebt, Räume zu erobern und zu kontrollieren⁹. Damit zusammen hängt die Alternative von Handelsmacht oder Militärmacht. Die These Mahans lautet, dass Seemächte eher Handelsmächte sind, bei denen kapitalistische Motive einer Kaufmannsklasse im Vordergrund stehen, während Landmächte eher Militärmächte sind, bei denen die feudalen Kräfte dominant bleiben¹⁰.

Im Lichte dieser Typologie wäre Portugal ein paradoxer Fall, da es im Unterschied zu Spanien sicherlich eher See- als Landmacht war, im Unterschied zu dem späteren Konkurrenten Nieder-

⁸ Vgl. dazu Niall Ferguson, Das verleugnete Imperium. Chancen und Risiken amerikanischer Macht. Berlin 2004; Herfried Münkler, Imperien. Die Logik der Weltherrschaft – vom Alten Rom bis zu den Vereinigten Staaten. Reimbeck 2005; Paul Kennedy, Mission Impossible? In: The New York Review of Books 51. 2004, 10. S. 16-19; Ulrich Menzel, Imperium oder Hegemonie? Die USA als hegemoniale Ordnungsmacht. In: Kommune 23. 2005/06, 6. S. 64-72.

⁹ Vgl. dazu die Typologie bei Alfred Thayer Mahan, Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte, 1660-1812. Herford 1967.

¹⁰ Vgl. dazu Niall Ferguson, Das verleugnete Imperium. Chancen und Risiken amerikanischer Macht. Berlin 2004; Herfried Münkler, Imperien. Die Logik der Weltherrschaft – Vom Alten Rom bis zu den Vereinigten Staaten. Reimbeck 51. 2004, 10. S. 16-19; Ulrich Menzel, Imperien oder Hegemonie? Die USA als hegemoniale Ordnungsmacht. In: Kommune 23. 2005/06, 6. S. 64-72.

lande waren aber nicht private Handelskompanien, sondern die Krone Träger der Expansion. Portugal war demnach zwar Seemacht, dabei aber viel eher feudal geprägte Militärmacht als bürgerlich geprägte Handelsmacht. Genuesisches Kapital spielte nur im Hintergrund eine finanzierende, aber keine exekutierende Rolle. Die zeitweise Dominanz Portugals in Asien stützte sich nicht auf eine überlegene kommerzielle Kompetenz, sondern nahezu ausschließlich auf die Überlegenheit der kanonenbestückten Galeonen, mit deren Hilfe eine Marktteilnahme militärisch erzwungen wurde. Insofern bringt Carlo M. Cipolla mit seinem Titel „Segel und Kanonen“ die Sache am besten auf den Begriff¹¹.

Hinzu kommt das kontinental unterschiedliche Auftreten. Imperiale Macht war Portugal am ehesten in Brasilien, wo regelrechte Kolonisierung betrieben wurde, während man sich in Afrika und Asien auf Stützpunkte an der Küste ohne Hinterland beschränkte. Hinzu kam, dass die Erschließung Brasiliens erst erfolgte, als die Position in Asien schon sehr schwach geworden war. So gesehen folgte das portugiesische Imperium der Hegemonie. In Europa hingegen war Portugal im Unterschied zu Spanien gar nichts – weder Imperium noch Hegemonialmacht, sondern nur ein Armenhaus am westlichen Rand der iberischen Halbinsel.

Wenn man sich aber mit der Position anfreundet, dass Portugal in seiner großen Zeit in Übersee eher Hegemonialmacht zu sein beanspruchte als Imperium gewesen ist, ergeben sich weitere Fragen. Wodurch wurde die Hegemonie ausgeübt? Welche öffentlichen Güter hat Portugal tatsächlich offeriert? Kann man angesichts der permanent fragilen Position selbst auf dem Höhepunkt des Estado da India, etwa in den 1530er/40er Jahren, wirklich von Hegemonie sprechen? Ist es Portugal doch niemals

¹¹ Carlo M. Cipolla, Segel und Kanonen. Die europäische Expansion zur See. Berlin 1999.

wirklich gelungen, den Handel, insbesondere den Gewürzhandel, zwischen Asien und Europa zu kontrollieren oder gar auf die Atlantik-Route umzulenken, konnte der zitierte Anspruch des portugiesischen Königs weder im Persischen Golf noch im Roten Meer, allenfalls an der westindischen und ostafrikanischen Küste durchgesetzt werden, waren alle Versuche, die portugiesische Macht in den Golf von Bengalen oder gar jenseits der Malacca-Straße auszudehnen, gänzlich gescheitert. Sowohl China wie auch Japan wussten sich sehr erfolgreich zu wehren. Selbst Aden, Tor zum Roten Meer, konnte trotz mehrerer Anläufe niemals erobert werden. Also: Portugal war auf den ersten Blick von allem ein bisschen, aber vermochte keinen der in der Literatur verwendeten Begriffe - Imperium, Hegemonie, Seemacht, Handelsmacht oder den terminologischen Zwitter „Seaborn Empire“ - wirklich ausfüllen.

Weitere Fragen ergeben sich, geht man den Grundlagen, den Triebkräften, den expansiven Motiven und am Ende den Ursachen des Niedergangs nach. Wie lässt sich erklären, dass ein kleines und armes europäisches Land von etwa einer Million Einwohnern in peripherer Randlage, das nicht viel mehr als Salz, Fisch, Kork und Olivenöl zu bieten hatte, neben oder gar noch vor dem spanischen Habsburgerreich mit einem Weltmachtanspruch auftreten und diesen sogar mehr oder weniger durchsetzen konnte?

Portugal verfügte, abgesehen von seiner Küstenlage am westlichen Rand Europas, die eine natürliche Orientierung auf den Atlantik bedeutete, kaum über Voraussetzungen, zur Entdeckung schlechthin aufzusteigen. Es gab, anders als im Falle Genuas oder Venedigs, keine einheimischen Kapitalisten, keine Tradition des Fernhandels, keine exportorientierte Industrie, keine Rüstungsmanufakturen, keine wissenschaftliche Tradition, die die nautischen Kenntnisse geliefert hätte. Alles musste importiert werden - Kapital aus Genua, Florenz und den ober-

deutschen Handelszentren zur Finanzierung der maritimen Expeditionen, Kartographen, Astronomen, Instrumentenbauer aus dem gesamten Mittelmeerraum (Katalanen, Mallorcaner, Genuesen), aber auch aus Deutschland wie z.B. Martin Behaim aus Nürnberg¹², dazu Kanonen, Kanonengießerei, Kupfer, Munition, selbst die Kanoniere auf den portugiesischen Galeonen aus Flandern und Deutschland¹³. Auch vermarkten konnte man die aus Asien importierten Gewürze nicht selber, sondern es bedurfte der Weiterleitung nach Antwerpen. Portugal war durch und durch ein Feudalstaat. Die Kirche, die Orden, insbesondere der 1319 als Nachfolger der Tempelritter gegründete Orden der Jesuiten, hatten großen Einfluss. Portugals Händler waren Juden, seine Bevölkerung bestand aus Bauern und Fischern. Der Fischfang auf dem Atlantik begründete allerdings eine seemännische Tradition, die sich von der des geschützten Mittelmeers unterschied.

Innovativ war Portugal darin, dass es alle vorhandenen Ressourcen in den Dienst der maritimen Expansion stellte, dass es das gesamte seemännische Wissen seiner Zeit, das in Europa zu haben war, bündelte, dass es bei seinen Erkundungen empirisch und systematisch vorging und vor allem, dass frühzeitig das militärische Potential erkannt und genutzt wurde, Kanonen auf Schiffen zu postieren und damit die „schwimmende Festung“ zu kreieren. Diese konnte im Distanzkampf gegen feste wie bewegliche Ziele eingesetzt werden, hob den Unterschied zwischen Handelsschiff und Kriegsschiff auf und war der bis dato als „Hauptkampfschiff“ eingesetzten Kriegsgaleere überlegen, da diese als Nahkampfschiff im wahrsten Sinne des Wortes auf Distanz gehalten werden konnten. Träger der Expansion war die Krone, die im Verbund mit der Kirche als Staatsunternehmer fungierte. Der Jesuitenorden engagierte sich nicht nur spirituell, sondern auch finanziell.

¹² Vg. dazu Christoph Gottlieb von Murr, *Diplomatische Geschichte des portugiesischen [sic!] berühmten Ritters Martin Behaims*. Nürnberg 1778.

¹³ Cipolla 1999, S. 39.

Unklar ist, inwieweit dieses autonom geschah und welche Rolle ausländisches, insbesondere genuesisches, Kapital im Hintergrund als Triebkraft spielte. Es ist immerhin denkbar, dass Genua seine Rivalität zu Venedig trotz der militärischen Niederlage und der Abdrängung auf das westliche Mittelmeer keineswegs aufgegeben hatte, sondern bemüht war, via Portugal und auf dem Seeweg nach Indien die Handelskonkurrenz mit Venedig fortzusetzen, das weiterhin auf die alten Routen und damit das Bündnis mit den Mameluken bzw. später paradoxerweise sogar mit den Osmanen setzte. Auch dürfte der Kreuzzugsgedanke und damit der Papst in der Frühphase einen wesentlichen Einfluss genommen haben. Damit sind wir bei den Motiven, die eine bunte Mischung darstellten aus feudalem Abenteuerum, Suche nach Gold, Fortsetzung der Reconquista, Kreuzzug, Suche nach dem Priesterkönig Johannes als möglichem Bündnispartner im Rücken der Muslime und später, als es denkbar wurde, der Suche des Seewegs nach Indien, eine Metapher für das Bestreben, direkt mit den asiatischen Gewürzproduzenten ohne arabische, mamelukische und venezianische Mittelsmänner ins Geschäft zu kommen.

Diese Überlegungen führen zur Periodisierung. Unstrittig dürfte sein die Zeit von 1415, der Eroberung des marokkanischen Ceuta - einer der Endpunkte der Karawanen durch die Sahara - als Beginn und das Jahr 1488, als Bartholomeo Dias das Kap umrundete und den Nachweis erbrachte, dass der Seeweg nach Indien offen steht, als das Ende der Anlaufphase zu betrachten. Wenn man sich darauf verständigt, dass der Estado da India kein Imperium war, sondern eher eine hegemoniale Ordnung im Indik, dann dauerte die Phase der portugiesischen Hegemonie von 1494, als der Vertrag von Tordesillas zwischen Portugal und Kastilien geschlossen und die „Neue Welt“ in zwei Hälften geteilt wurde, bis 1580, als Portugal in die Personalunion mit Spanien gezwungen wurde und seine Unabhängigkeit verlor. In einem engeren Sinne bieten sich auch die Zeit von 1509, als der letzte indische Widerstand in der Seeschlacht vor Diu

gebrochen wurde, bis etwa 1559 an. In diesem Jahr wurde mit der Annexion von Damao die expansive Phase beendet. Im gleichen Jahr musste Portugal zum ersten Mal seinen Staatsbankrott erklären. Aber bereits für die 1540er Jahre gibt es Hinweise auf die Fragilität des portugiesischen Weltsystems. 1546 eroberten die Osmanen Basra und drangen ihrerseits über den Persischen Golf in den Indik vor. Im gleichen Jahr eroberte Piri Reis, vom Roten Meer kommend, Aden, was Portugal nie gelungen ist. Am europäischen Ende des Systems führt die europäische Handelskrise der Jahre 1545-1552 dazu, dass die Position Antwerpens als Endpunkt des asiatischen Handels auf der Kaproute erstmals erschüttert wurde.

Betrachtet man allerdings den brasilianischen Schauplatz, wo Portugal eher Reichsbildung betrieben hat, so begann die systematische Erschließung erst Mitte des 16. Jahrhunderts. Zuvor war es viele Jahre kaum mehr als ein Halte- und Nachschubpunkt auf der Carreira da India, der Reise nach Goa. Erst 1548 wurde Bahia als Kolonialhauptstadt gegründet. Das Jahr 1580 beendete zwar durch die Personalunion mit Spanien die portugiesische Souveränität, der Unionsvertrag garantierte aber die Autonomie im portugiesischen Teil des Kolonialreiches. Wichtiger waren deshalb womöglich die 1590er Jahre, als die ersten Niederländer in Asien erschienen und Portugal dort kommerziell wie militärisch schrittweise den Rang abliefen oder die Finanzkrise des Jahres 1591, die zu der Erkenntnis führte, dass der Estado nicht mehr zu halten war. Stattdessen zog man es vor, sich auf Brasilien zu konzentrieren. Der Gewürzhandel wurde zugunsten des Zuckergeschäfts aufgegeben.

Damit wird auch klar, dass es wenig Sinn macht, das Jahr 1492, also die erste Reise des Kolumbus, als Beginn der europäischen Welteroberung oder gar als Beginn der Globalisierung anzuse-

hen¹⁴. Kolumbus war nur der prominenteste unter den vielen Abenteurern und Seefahrern, der trotz seiner durch Toscanelli inspirierten Irrtümer im Westen auf Land gestoßen ist¹⁵. Es spricht vieles dafür, dass dies den Portugiesen schon vor ihm gelungen war, sie die Entdeckung aber verheimlichten, weil sie überzeugt waren, dass die Ost- und nicht die Westroute nach Indien führe¹⁶. Die 1480er/90er Jahre waren zweifellos eine entscheidende Epoche, müssen aber im Kontext des langen Vorlaufs und der anschließenden Eroberungspolitik betrachtet werden. Schwerer wiegt: Das Weltsystem, das Asien mit Europa verband, existierte schon lange. Portugal drängte sich mit Waffengewalt hinein und vermochte zwar einen Teil des Handels auf seine neue Route umzulenken, ohne aber das alte System wirklich zu zerstören. Die „neue Welt“ spielte für Portugal bis Mitte des 16. Jahrhunderts keine besondere Rolle.

Bemerkenswert ist auch die Vielzahl der Konkurrenten, mit denen sich Portugal auseinanderzusetzen hatte. In der Aufstiegsphase, solange sich die Expansion auf die Atlantikinseln, die westafrikanische Küste und den „Seeweg nach Guinea“ beschränkte, war dies zweifellos Kastilien. Der Tordesillas-Vertrag von 1494 hatte diesen Konflikt zwar vorerst durch einen Kompromiss bemäntelt, doch ging das „Rennen zu den Gewürzinseln“ weiter, als klar wurde, dass auch Amerika an der Südspitze umfahren werden konnte und Magellan den Nachweis erbracht hatte, dass man doch auf der Westroute nach Indien gelangen konnte. Erst der Vertrag von Saragossa 1529 hat diesen Konflikt endgültig beendet.

¹⁴ Vgl. dazu J.H. Parry, *The Age of Reconnaissance: Discovery, Exploration and Settlement 1450 to 1650*. Berkeley 1981; ferner J.M. Blaut, *1492: The Debate on Colonialism, Eurocentrism, and History*. Trenton 1992.

¹⁵ Henry Vignaud, *Toscanelli and Kolumbus: The Letter and Chart of Toscanelli*. London 1902.

¹⁶ Vgl. dazu Charles E. Novell, *The Discovery of Brazil: Accidental or Intentional?* In: *The Hispanic American Review* 16. 1936, 2. S. 311-338; Jaime Cortesão, *The Pre-columbian Discovery of America*. In: *The Geographical Journal* 89. 1937. S. 29-42. Die Gegenposition vertreten Bailey W. Diffie/George D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Minneapolis 1977.

Als Portugal schließlich in Indien angekommen war, musste es seinen Anspruch zwar nicht gegen eine dortige Hegemonialmacht¹⁷, sehr wohl aber gegen die lokalen Machthaber in Gujarat, Calicut, Aceh, Malacca etc. sowie die zahlreichen Piraten durchsetzen, die von keiner Vormacht mehr, wie zuletzt den Ming, in Schach gehalten wurden. Durchgesetzt werden musste der Anspruch auch gegen die Mächte, die aus der Ferne an den alten Routen partizipierten und den Eindringling Portugal nicht dulden wollten. Portugal geriet damit in Konflikt mit den Mameluken bzw. den Osmanen, seit diese 1517 Ägypten und Syrien erobert hatten, und im Hintergrund sogar mit Venedig - europäischer Endpunkt der alten Routen. Venedig engagierte sich finanziell, logistisch und technologisch beim Aufbau der gegen Portugal entsandten Flotten, schickte sogar Kanonengießereien nach Indien und Sumatra, um vor Ort den Aufbau einer lokalen Verteidigung zu unterstützen. Nachdem die Osmanen nach dem Roten Meer auch den Zugang zum Persischen Golf erreicht hatten, versuchten diese sich auch als Seemacht im Indik, erreichten in den Küstengewässern um die Arabische Halbinsel herum zumindest ein Patt gegenüber Portugal. In der Artillerie waren sie ebenbürtig, setzten aber weiterhin auf die Galeerentechnik und suchten die Reichweite der Galeeren über das Rote Meer und den Persischen Golf hinaus auch auf das Arabische Meer bis an die nordindische Küste auszudehnen. Es fällt also schwer, einen entscheidenden Hegemonialkonflikt am Beginn der portugiesischen Expansion, gar eine Entscheidungsschlacht, zu identifizieren. Im Grunde waren es mindestens drei Schauplätze, gegenüber Spanien im Atlantik, gegenüber einem Bündnis aus Gujarat, Calicut und den Mameluken im Indik und gegenüber den Osmanen im Roten Meer und Persischen Golf, die das alte System wieder herstellen wollten. Venedig wirkte in beiden letztgenannten Konstellationen im Hintergrund.

¹⁷ Auch K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge 1985, S. 14 betont diesen Umstand.

Soweit man von einem Hegemonialkonflikt II sprechen kann, an dessen Ende der portugiesische Niedergang hätte stehen müssen, so kommen hier gleichermaßen die Osmanen als neue Kraft auf den alten Routen wie die Niederländer auf der neuen Atlantikroute in Frage. Die Niederländer bekämpften Portugal aber nicht nur in Asien, sondern auch in Afrika und sogar in Brasilien, vermochten dort die portugiesische Reichsbildung für 40 Jahre zu unterbrechen. Auch hier gibt es kein eindeutiges Datum, das die Entscheidung brachte, sondern eine Kette von portugiesischen Niederlagen und Rückzügen, aber auch Rückeroberungen wie in Angola oder Brasilien. Am Ende stand die mehr oder weniger freiwillige Anlehnung an England, nachdem die Personalunion mit Spanien 1640 wieder gelöst war, um so ein Gegengewicht gegen die Niederlande zu bilden.

Schließlich sind auch noch die Mächte des Fernen Ostens zu nennen. Der Versuch Portugals, östlich von Malacca Fuß zu fassen, ist im Grunde gescheitert. China vermochte sich erfolgreich zu wehren, wenn es auch nicht bereit war, dem Hilfesuch des Sultans von Malacca, der an die Schutzpflicht des alten Tributherren appellierte, Folge zu leisten. Die portugiesische Präsenz blieb auf die von China geduldete winzige Enklave Macao beschränkt¹⁸. Japan konnte die Portugiesen 1639 vertreiben, ohne dass Portugal der Vertreibung Gegenwehr leistete. Bereits diese Hinweise machen deutlich, wie fragil die portugiesische Herrschaft trotz ihres globalen Anspruchs in Wirklichkeit war. Imperiale bzw. hegemoniale Überdehnung von Anfang an charakterisiert die Konstellation am besten. Dennoch – Portugal hat bis heute seine Spuren in Brasilien, in West- und in Ostafrika und punktuell sogar in Asien hinterlassen. Trotz aller Schwächen war sein Einfluss sehr real.

¹⁸ Vgl. Boxer 1974.

Auf den ersten Blick vollends paradox und auf jeden Fall erklärungsbedürftig bleibt schließlich, warum Portugal trotz der enormen Summen, die es durch Eroberung, Plünderung, Besteuerung, legalen Handel und koloniale Ausbeutung, durch die Geschäfte mit Gold, Sklaven, Pfeffer und Zucker aufbringen konnte, ein armes Land geblieben ist und am Ende seiner großen Zeit auf den gleichen peripheren Status zurückgesunken ist wie zu Beginn. Der Fall Portugal ist also unter hegemonietheoretischen wie unter entwicklungstheoretischen Perspektiven ein ganz besonderer, der einer sorgfältigen Analyse und Interpretation bedarf.

6.2. Die Erkundung des Atlantik

Im Falle der Mongolen konnte gezeigt werden, wie naturräumliche Opportunitäten und Zwänge eine innovative Leistung, die auf einen sehr begrenzten Sektor, die Kavallerie, beschränkt waren, ausreichten, um ein Weltreich zu erobern und die imperiale Form der Herrschaft über 100 Jahre aufrecht zu erhalten. Alle übrigen Kompetenzen, seien sie militärischer oder ziviler Art, die zur Eroberung und Machtausübung notwendig waren, erwarben die Mongolen von anderen – freiwillig oder unter Zwang – von den Nachbarn, den botmäßig gemachten sesshaften Völkern, bis am Ende sogar ganze Großreiche (China, Persien) unterworfen waren und deren Kompetenzen und Ressourcen planmäßig eingesetzt werden konnten.

Der Aufstieg und Niedergang Portugals, obwohl in vieler Hinsicht das extreme Gegenstück zum Mongolenreich, weist erstaunliche Parallelen auf. Auch Portugal war nur auf einem einzigen schmalen Sektor (Schiffbau und Nautik) wirklich innovativ, auch hier wurde die Innovationsleistung durch naturräumliche Faktoren, nämlich die europäische Randlage am Atlantik, gefördert bzw. sogar erzwungen. Dieser eine Faktor konnte in eine

zeitweilig entscheidende militärische Überlegenheit umgesetzt werden, die die globale Expansion möglich machte. Auch Portugal war in der Lage, die vielen Defizite in nahezu allen anderen Bereichen durch ausländische Experten, durch Importe, durch Kredite, durch die Ressourcen der eroberten Gebiete zu kompensieren. Ähnlich wie bei den Mongolen war der Herrschaftsbereich schließlich so weit ausgedehnt, waren die Fronten, an denen Portugal zu kämpfen hatte, so viele, war das „Seaborne Empire“ zumindest in Asien so löchrig und brüchig geworden, dass es am Ende wie ein Kartenhaus zusammenbrach. Lediglich in Brasilien hatte das Kolonialreich eine lange Lebensdauer und verzeichnete den ähnlich schleichenden Niedergang wie Spanisch-Amerika.

Das Geheimnis, warum dieses kleine europäische Land im 16. Jahrhundert zur Weltmacht aufsteigen konnte, liegt in der geographischen Randlage und der Mangelsituation des Landes begründet¹⁹. Die Atlantikfischerei war eine Lebensgrundlage Portugals, aus den Fischerbooten, die den rauhen Atlantikwellen und nicht dem geschützten Mittelmeer zu trotzen hatten, wurde die Karawelle, das Entdeckerschiff schlechthin, entwickelt. Die Hochseefischerei war vermutlich der Grund, dass bereits im 14. Jahrhundert die Kanaren (1341), evtl. auch Madeira und sogar die Azoren bekannt waren. Die innovatorische Leistung der portugiesischen Schiffsbauer bestand in der Zusammenführung der mediterranen und der nordischen Schiffbaulinie, wobei aus beiden Schiffstypen die jeweiligen Vorteile selektiert wurden²⁰. Die mediterrane, aus der Antike herrührende Linie führte zur Weiterentwicklung der Galeere. Sie verfügte über ein Hilfssegel und war „kraweel“, das heißt auf Stoß, beplankt und hatte damit eine glatte Außenhaut, besaß einen schlanken Rumpf und

¹⁹ Reinhard Krüger, Portugals transozeanischer Aufbruch: Geopolitische und intellektuelle Voraussetzungen. In: Kraus/Ottomeyer 2007. S.53-61.

²⁰ Vgl. Bernhard Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1914; Tony Gibbons (Hrsg.), Die Schiffe der Welt. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Über zivile und militärische Schiffstypen. München 2007.

niedrige Bordwände. Im Norden wurde aus dem geruderten Langschiff der Wikinger, dessen Planken sich wie die Dachziegel überlappten und das mit einem viereckigen Segel versehen war, die Kogge entwickelt, ein schwerfälliges Lastschiff mit Heckruder, Rahsegel, Aufbauten und hohen Bordwänden. Die Portugiesen übernahmen aus dem Norden das Heckruder, die bauchigere Form, die hohen Bordwände und entwickelten einen Bug, der der Amplitude der Atlantikwellen trotzen konnte, übernahmen aus dem Mittelmeer die glatte Kraweelbeplankung, die das Schiff schneller machte, und von den Arabern die Lateinbesegelung (seit 1443). Das dreieckige Lateinsegel erlaubt gegenüber dem viereckigen Rahsegel das Kreuzen gegen den Wind.

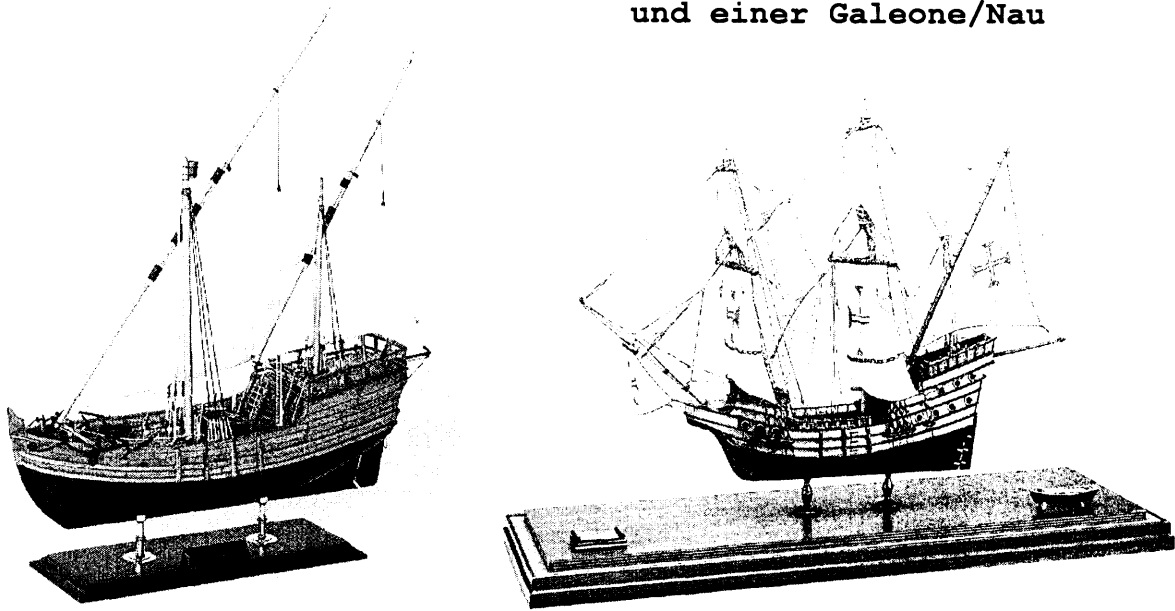
Auf diese Weise entstand die „Karavelle“, ein etwa 20 Meter langes Schiff mit einem Länge/Breite-Verhältnis von 2:1, mit Kraweelbeplankung, hohen Bordwänden, Vorder- und Hinterkastell, 2-3 Masten mit Lateinsegeln, niedrigem Tiefgang und etwa 50-100 Tonnen Ladekapazität. Die Vorteile waren hohe Seetüchtigkeit auf dem Atlantik, Möglichkeit des Kreuzens gegen den Wind, Manövrierfähigkeit in Küstennähe oder flussaufwärts, im Vergleich zur Kogge hohe Geschwindigkeit und aufgrund der Ladekapazität auch hohe Reichweite, da eine große Mannschaft mit ausreichend Proviant versorgt werden konnte. Vom Typ nicht klar davon zu trennen ist die Nao oder Karacke (deutsch Hülke), insgesamt größer, schwerfälliger und mit höheren Aufbauten versehen. Sie wurde eher als Lastschiff und nicht als Expeditionsschiff verwendet.

Aus der Karavelle entwickelten die Portugiesen im 16. Jahrhundert die „Galeone“, erstmals 1535 erwähnt. Die Galeone war wesentlich größer und schlanker bei einem Länge/Breite-Verhältnis von 3:1 bis 4:1, verfügte über 3-4 Masten, die vorne mit Rahsegeln und hinten mit Lateinsegeln („Caravela redonda“) versehen waren, einen flachen Bug und sehr viel niedrigere Aufbauten vorne und hinten hatten als die Karacke. Sie er-

reichte eine Ladekapazität von bis zu 1000 Tonnen. Die Kombination von Rah- und Lateinsegel war ein entscheidender Durchbruch. Der Vorteil des Lateinsegels, gegen den Wind kreuzen zu können, wurde bei der Karavelle erkaufte mit der geringen Größe des Schiffes, da die Größe des Segels die Länge des Schiffes bestimmte. Mit der kombinierten Tagellage löste man das Dilemma auf, behielt die Manövrierfähigkeit und gewann Reichweite durch größere Schiffe. In der militärischen Variante war die Galeone auf beiden Kastellen und an den Bordseiten mit Kanonen bestückt. Zu diesem Zweck wurden Luken als weitere Neuerung ausgespart. In der Standardausrüstung wurden 15 Geschütze, im Falle der Luken bis zu 30-40 Geschütze mitgeführt²¹. Durch die Bewaffnung mit Kanonen wurde aus dem Segelschiff erstmals eine Offensivwaffe mit extrem großer Reichweite. Bis dato hatte nur die Galeere diese Funktion erfüllen können, wobei aufgrund der knappen Ladekapazität die Reichweite der Galeere nur sehr gering war und wegen der Ruder nur sehr wenige Kanonen am Bug und am Heck mitgeführt werden konnten. Das klassische „Eroberschiff“ war geboren. War die Karavelle leichter bewaffnet, wurde sie auf den Asienrouten als Handelsschiff eingesetzt, das sich zur Not selber verteidigen konnte. Auch hier gab es einen fließenden Übergang zur größeren und schwerfälligen Karracke (von ital. Carracas) bzw. Nao (span.), die als reines Handelsschiff verwendet wurde. Die Galeone wurde später von den Niederländern und Engländern zum „ship of the line“ (Linien- schiff) weiter entwickelt. Die Venezianer und Osmanen im Mittelmeer, im Roten Meer, im Persischen Golf und in Nordindien hingegen verblieben bei der Galeere, die auf offener See chancenlos gegen die Galeone war²².

²¹ Cipolla 1999, S. 88 ff.

²² Vgl. dazu John Francis Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge 1974; ferner Frederik Leslie Robertson, *The Evolution of Naval Armament*. London 1968.

Abb. 6.1: Modell einer Karavelle -**und einer Galeone/Nau**

Quelle: Kraus/Ottomeyer 2007. S. 372, 373.

Die Galeone war im 16. Jahrhundert das „Hauptkampfschiff“ im Sinne Modelskis. Auf dem Atlantik stießen die Portugiesen und Spanier auf keinen Gegner, allenfalls die Kanus und Einbäume der amerikanischen oder afrikanischen Küstenbevölkerung. Selbst im Indik mit seiner langen Schiffahrtstradition gab es vor Ort keinen ebenbürtigen Gegner mehr. Dort war der gebräuchliche Schiffstyp die Dhau, ein Lateinsegler ohne vergleichbare Bewaffnung, der auf indischen Werften hergestellt und von den Arabern verwendet wurde. Die viel größeren und stark bewaffneten Kriegsschiffe der Chinesen waren 70 Jahre, bevor die Portugiesen in den Indik einfuhren, aus dem Verkehr gezogen und abgewrackt worden. Diesen militärischen Vergleich hat die Geschichte nicht zugelassen²³. Dass die Asiaten (Osmanen, Mameluken, Araber, Chinesen, Inder etc.) die neue Schiffstechnik nicht übernahmen, sondern an ihren Galeeren, Dhaus, stark verkleinerten Djunken festhielten, ist vielleicht der eigentliche Grund, warum die Europäer sich in Asien schließlich durchsetzen konnten, obwohl sie wirtschaftlich

²³ Vgl. dazu die Abbildung in Folge 4 auf S. 17, die allerdings den Größenvergleich zugunsten der Chinesen übertreibt.

noch lange Zeit unterlegen blieben²⁴. Im Grunde war Japan das erste asiatische Land, das Ende des 19. Jahrhunderts konsequent auf westliche Schiffstechnologie setzte.

Neben den Innovationen im Schiffbau ist eine für die damalige Zeit einzigartige Initiative hervorzuheben, die auf den zweiten Sohn des portugiesischen Königs, Heinrich zurückging. Dieser gründete und finanzierte im Jahre 1433 die „Seefahrerschule von Sagres“ mit einem zugehörigen Observatorium²⁵. In Sagres soll Heinrich das maritime Wissen der Zeit versammelt haben²⁶. Seefahrer, Schiffbauer, Nautiker, Astronomen, Mathematiker, Kartographen und Instrumentenbauer aus Portugal und dem gesamten Mittelmeerraum, insbesondere Katalanen, Mallorcaner und Italiener, wurden eingeladen, um auf wissenschaftlicher, d.h. empirischer, Basis die Erkundung des Atlantik vorzubereiten, zu begleiten und die so immer wieder neu gewonnenen Erkenntnisse zu sammeln und aufzubereiten²⁷. Oliveira de Marques hat in diesem Zusammenhang von der „Revolution der Erfahrung“ gesprochen. „Die Portugiesen des 15. und 16. Jahrhunderts bewiesen durch Erfahrung und wissenschaftliche Deduktion, dass der Atlantische Ozean schiffbar und frei von Ungeheuern war; dass die Welt am Äquator bewohnbar und bewohnt war; dass es möglich war, systematisch an der Küste entlangzusegeln und sich der Sonne und an den Sternen zu orientieren, dass Afrika einen südlichen Punkt besaß und dass es einen Seeweg nach Indien gab; dass das von Kolumbus entdeckte Pseudoindien in Wirklichkeit ein neuer Kontinent und von Europa durch Ostasien getrennt war und dass die drei Ozeane miteinander verbunden wa-

²⁴ So auch das Urteil von K.M. Panikkar, *Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History 1498-1945*. London 1955.

²⁵ Die Existenz dieser Institution ist in der Literatur allerdings nicht unumstritten. Auch die baulichen Reste des Observatoriums werden unterschiedlich interpretiert. Vgl. dazu Diffie/Winius 1977, S. 115 f.

²⁶ Francisco Contente Domingues, *Neue Meere befahren und neue Welten darstellen, Nautik und Kartographie in der portugiesischen Seefahrt*. In: Kraus/ Ottomeyer 2007. S.63-71.

²⁷ Vgl. dazu E.G.R. Taylor, *The Haven-finding Art: A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. London 1971, Kap. 7: „The Portuguese Pioneers“.

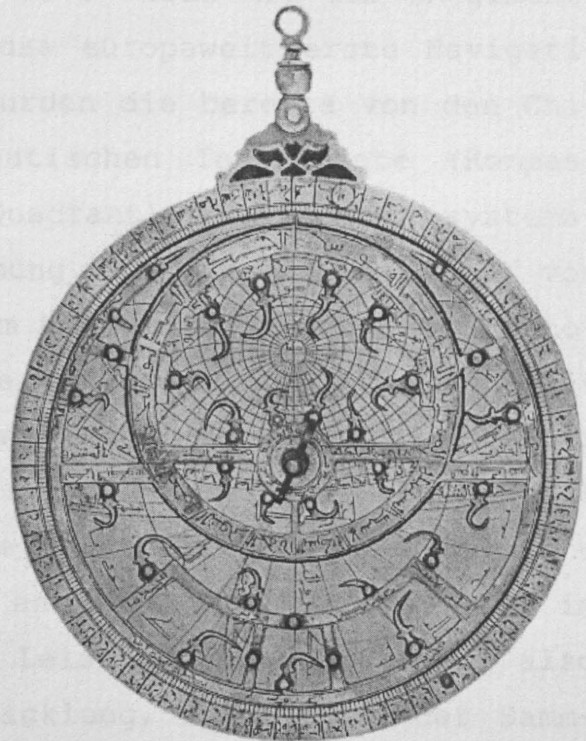
ren; dass die Erde rund ist und umsegelt werden kann. Sie zeichneten die Umrisse der Kontinente und Ozeane und entwarfen zum ersten Mal eine allgemeine Geographie der Welt. Sie zeichneten die erste Himmelskarte der südlichen Hemisphäre. Sie machten das Abendland mit zahlreichen unbekannten Zivilisationen und Kulturen bekannt und brachten viele andere dauerhaft miteinander in Kontakt. Sie beschäftigten sich mit dem Problem, bisweilen hochkomplexe Kulturen (die indianische, die chinesische, die afrikanischen, die brasilianische) zu verschmelzen, anzugleichen oder radikal zu trennen. Sie mussten eine Möglichkeit finden, mit Sprachen zu kommunizieren, die eine vollkommen andere Struktur als ihre eigene hatten und mit anderen Schriftzeichen geschrieben wurden. Sie probierten neue oder nicht genügend bekannte Pflanzen, Früchte und Nahrungsmittel und brachten sie nach Europa. Sie entdeckten und beschrieben unbekannte Tiere²⁸.“ Wir erinnern uns, dass die Expeditionen der frühen Ming ähnlich vorbereitet und ausgerüstet waren, um den indonesischen Archipel und das Becken des Indik aus östlicher Richtung zu erkunden.

Es war aber keineswegs nur das europäische, sondern auch das arabische Wissen, das sich Heinrich und seine Mitstreiter zunutze machten. Die Übernahme des Lateinsegels von den Arabern oder deren nautische Instrumente wie das Astrolabium sind die prominenten Beispiele²⁹.

²⁸ De Oliveira Marques 2001, S. 124/125.

²⁹ Vgl. dazu den Ausstellungskatalog „L'âge d'or de science arabes“ des Pariser Institut Du Monde Arabe, 2006.

Abb. 6.2: Heinrich der Seefahrer (1394–1460) und Arabisches Astrolabium (14. Jhd.)



Quelle: Kraus/Ottomeyer 2007. S.62

Etwa seit 1416/19 und damit nahezu zeitgleich zu den Expeditionen des Admirals Zheng He begannen die von der Krone initiierten Erkundungsfahrten entlang der afrikanischen Küste, die von Mal zu Mal tiefer nach Süden in unbekannte Gewässer vorstießen und einen immer systematischeren Charakter annahmen³⁰. An Bord der Schiffe waren Kartographen, die die Küstenlinien kartierten, Untiefen verzeichneten, Nautiker, die die Strömungen und Windverhältnisse des Nord- und später des Südatlantiks beobachteten. Nach der Rückkehr wurden die so gewonnenen Daten zu immer genaueren Seekarten verarbeitet, in denen die Küstenlinien, die befahrbaren Inlandsflüsse, die vorgelagerten Inseln verzeichnet waren. Dabei unterlag das kartographische Wissen strikter Geheimhaltung, um das afrikanische Handelsmo-

³⁰ Vgl. dazu den vorzüglichen und reich illustrierten Ausstellungskatalog von Michael Kraus/Hans Ottomeyer (Hrsg.), *Novos Mundos – Neue Welten. Portugal und das Zeitalter der Entdeckungen*. Dresden 2007; ferner Charles R. Boxer, *Four Centuries of Portuguese Expansion, 1415–1825: A Succinct Survey*. Johannesburg 1961.

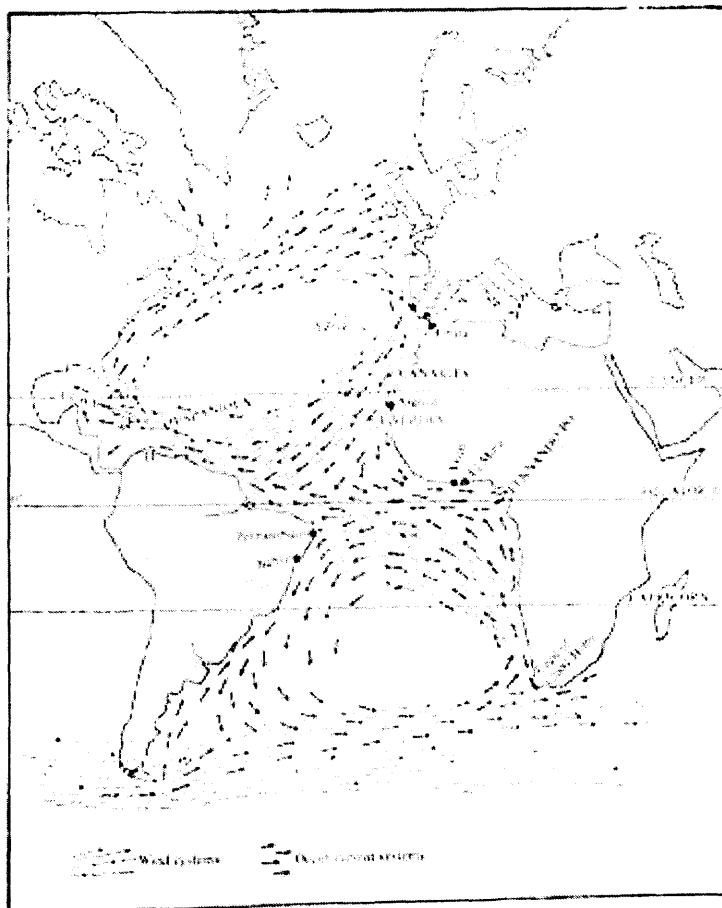
nopol zu wahren. Die Zeitverzögerung, bis die portugiesischen Erkenntnisse auf ausländischen Karten oder Globen erschienen, konnte bis zu 20 Jahre dauern³¹. 1478 wurde mit dem „Regimento do Astrolabio e do Quandrante“ das europaweit erste Navigationshandbuch verfasst. Parallel wurden die bereits von den Chinesen und Arabern bekannten nautischen Instrumente (Kompass mit Magnetnadel, Astrolabium, Quadrant) verbessert, systematisch eingesetzt und zur Bestimmung der Höhe und Position von Sternen oder zur Winkelmessung am Himmel verwendet, um auf hoher See die geographische Breite und in Kenntnis der Uhrzeit auch die geographische Länge und damit die Position eines Schiffes bestimmen zu können. Bis dato waren die Schiffe dank des flachen Rumpfes der Karavelle immer bei Tage in Küstennähe gesegelt und hatten des Nachts ankern müssen. Anders als im Schiffsbau bestand die nautische Leistung der Portugiesen also nicht so sehr in der Weiterentwicklung, sondern in der Sammlung und systematischen Nutzung des Wissens anderer.

Das Ergebnis war in den 1450er Jahren ein Verständnis der Windsysteme im Nordatlantik und ab 1462 die Fähigkeit, auf der nördlichen Halbkugel mit Hilfe des Polarsterns die geographische Breite bestimmen zu können. Sobald man den Äquator passiert hatte und der Polarstern am Horizont verschwunden war, versagte diese Methode. Es dauerte bis 1484, um auch im Südatlantik die Breite mit Hilfe des Sonnenstandes am Mittag bestimmen zu können. Die Längengrade konnten sogar erst im 18. Jahrhundert ermittelt werden. Auch das Verständnis, dass die Windsysteme im Südatlantik sich symmetrisch zu denen im Nordatlantik verhalten, stellte sich erst in den späten 1480er Jahren ein. Dies führte zu der bahnbrechenden Erkenntnis, dass man jenseits des Äquators nicht mehr weiter entlang der afrikanischen Küste kreuzen konnte, sondern in einem großen Bogen zunächst nach Westen ausgreifen musste, dann nach Osten quer

³¹ George W. Kimble, Portuguese Policy and Its Influence on Fifteenth Century Cartography. In: Geographical Review 23. 1933. S. 653-659.

über den Atlantik zurücksegeln musste, um die Südspitze Afrikas zu umrunden. Es gibt starke Indizien, dass auf diese Weise bereits Ende der 1480er Jahre „im Vorbeifahren“ Brasilien entdeckt worden ist und nicht erst 1500. Wenn die These stimmt, dann haben die Portugiesen diese Entdeckung in kluger Absicht verheimlicht. Anders ist ihr Bestreben, im Zuge der Verhandlungen mit Kastilien über die Demarkationslinie des Vertrages von Tordesillas diese nach Westen zu verschieben, nicht plausibel zu erklären.

Abb. 6.3: Wind- und Strömungsverhältnisse im Atlantik



Damit sind wir bei den Motiven der Expansion, die gleichermaßen religiös wie kommerziell bestimmt waren. Die Reconquista war in Portugal bereits 1253 abgeschlossen. 1249 war Portugal als erster europäischer Nationalstaat gegründet worden. Die Eroberung von Ceuta (Marokko) 1415 mit 200 Schiffen und 50.000

Mann wird als Auftakt der portugiesischen Expansion gewertet³². Dies lässt sich einerseits als Versuch interpretieren, die Mauren auch jenseits der Straße von Gibraltar in Marokko zurückzudrängen, andererseits war Ceuta ein wichtiger Endpunkt des Transsahara-Handels, der Gold und Elfenbein zum Mittelmeer brachte³³. Also Kreuzzug gegen die Mauren und Kontrolle des nordafrikanischen Goldhandels. Letzteres gelang aber nicht, da die Araber die Karawanenrouten durch die Sahara nach Osten verlagerten. Da Portugal mit einer Bevölkerung von kaum mehr als einer Million Menschen nicht in der Lage war, in Afrika große Landkriege zu führen oder Territorien dauerhaft zu besetzen, bot sich nur die maritime Expansion entlang der Küste an, um so in den Rücken der Mauren zu gelangen, direkt zu den Goldfeldern im Süden vorzustoßen und sie auf diese Weise auch noch kommerziell zu schwächen. Als Herkunftsregion des afrikanischen Goldes wurde Guinea vermutet, ohne Guinea allerdings geographisch lokalisieren zu können. Die Logik dieser Umgehungsstrategie, wieder durchsetzt mit Kreuzzugsmotiven, sollte sich später hinsichtlich des asiatischen Gewürzhandels wiederholen. Statt der Metapher „Guinea“ für das Goldland wurde die Metapher „Indien“ für die Herkunftsregion der Gewürze verwendet.

Auf diese Weise wurden en passant 1418 Madeira und 1427 die Azoren entdeckt bzw. wieder entdeckt und besiedelt. Der Versuch, 1424-1425 auch auf den Kanaren Fuß zu fassen, traf auf harten kastilischen Widerstand, ein Dauerkonflikt für die nächsten Jahrzehnte. Es stellte sich heraus, dass die Atlantikinseln hervorragend zur Anlage von Zuckerplantagen geeignet waren. Die Plantagenökonomie verlagerte sich so erstmals aus dem östlichen Mittelmeer (Zypern, Kreta) in den Atlantik. Die spätere Ausdehnung des Plantagensystems auf die Antillen und

³² Zur Frühgeschichte der portugiesischen Expansion vor 1415, die denselben genuesischen Einfluss dokumentiert, Bailey W. Diffie, *Prelude to Empire: Portugal Overseas before Henry the Navigator*. o.O. 1960.

³³ Vgl. dazu E.W. Bovill, *The Golden Trade of the Moors*. London 1968.

die Nordküste Brasiliens war also keine Innovation, sondern nur die bloße Fortsetzung einer Institution, die die Italiener lange zuvor im Mittelmeer begründet hatten. Abgesetzt wurde der Zucker Madeiras in Flandern. Finanziert wurden die Investitionen durch Genua, das sich auch bei den nachfolgenden Entdeckungsfahrten engagierte. Die Zuckerproduktion verbreiterte nicht nur die portugiesische Ressourcenbasis, sie weckte auch ein neues Motiv, nämlich den Sklavenhandel, den man in Afrika zu decken gedachte, während der Sklavenbedarf des Mittelmeers bislang durch die Sklavenmärkte des Schwarzmeerraums bedient worden war.

1434, ein Jahr nach der vermuteten Gründung der Seefahrerschule, wurde nach vielen Anläufen mit der Umrundung des sagenumwobenen Cap Bojador, heute Cap Juby, durch Gil Eanes der erste Schritt aus den seit dem Mittelalter bekannten Gewässern vor der marokkanischen Atlantikküste getan. Im gleichen Jahr wurde mit der Casa de Ceuta auch das erste Kolonialministerium gegründet, Vorläufer und Modell der späteren Casa da India, in der alle Überseeaktivitäten zusammengefasst wurden. Die Eroberung Konstantinopels im Jahre 1435 durch die Osmanen verlieh der Südexpansion einen zusätzlichen Schub. Der Vormarsch des Islams wurde erneut als Herausforderung begriffen und mit einer Gegenexpansion beantwortet. Genua war seitdem endgültig aus dem östlichen Mittelmeer und dem Schwarzen Meer nach Westen abgedrängt. Es engagierte sich seitdem umso stärker in Portugal mit der Perspektive, auf der Atlantikroute das Terrain zurückzugewinnen, das man im Mittelmeer verloren hatte, um so die alte Rivalität mit Venedig fortzusetzen. Venedig hingegen verfolgte die gegenteilige Strategie, indem es weiter auf die Kooperation mit den Mameluken bzw. Osmanen setzte, um im Geschäft mit der Levante zu bleiben.

Seit 1440, während der Regentschaft des älteren Bruders von Heinrich, Pedro, wurden die Entdeckungsfahrten erstmals unter

Einsatz der Karavelle verstärkt. 1441 begann der Sklavenhandel und 1442 der Goldhandel in Westafrika. 1443 wurde Heinrich für seine Bemühungen mit dem Handelsmonopol an der afrikanischen Küste südlich von Bojador belohnt. Im gleichen Jahr wurde im Arguim (Mauretanien) auch die erste Faktorei nach italienischem Vorbild gegründet. 1445 entdeckte Diego Gomez mit den Kap Verden eine weitere Inselgruppe im Atlantik. 1450 kamen die Inseln im Golf von Guinea (Sao Thomé und Príncipe) hinzu. Mit der Kette der Atlantikinseln waren aufgrund der Strömungsverhältnisse ideale Zwischenstationen und Abfahrtspunkte für die Atlantiküberquerungen gefunden.

1449 war man schließlich am Ziel der ersten Expansionswelle. Fernao Gomez erreichte im Golf von Guinea die Costa da Minha und damit den direkten Zugang zu den dortigen Goldvorkommen, so dass die arabischen Zwischenhändler auf der Transsahara-Route ausgeschaltet werden konnten. Die päpstlichen Bullen „Dum Diversas“ (1452) und „Romanus Pontifex“ (1455) ermächtigten Portugal, die Länder der Ungläubigen zu erobern, zu unterwerfen und zu versklaven und verliehen das Monopol für künftige Eroberungen und Entdeckungen. Die bis heute gebräuchlichen Bezeichnungen „Goldküste“, „Sklavenküste“ und „Elfenbeinküste“ machen deutlich, worum es ging. Sao Jorge da Minha wurde zur Zentrale des Goldhandels, die Kongo-Mündung zur Rekrutierungsbasis des Sklavenhandels. 100 Jahre lang wurde das Kongo-Gebiet durch Kooperation mit dem dortigen König zum portugiesischen Protektorat, dessen Spuren sich nur noch im angrenzenden Angola erhalten haben. Der Sklavenhandel im Westen (Guinea) ersetzte den Sklavenhandel im Osten (Krim). Aber - trotz der Unterstützung des Papstes erwuchs Portugal in Kastilien eine harte Konkurrenz, das mit den gleichen Motiven auch nach Guinea vorstieß und zugleich Ansprüche auf die Kanaren erhob. Die Bulle „Inter Caetera Divinae“ (1456) machte den Versuch, Kastilien von Afrika fernzuhalten, und übertrug die portugiesische Kirche in Übersee dem Jesuitenorden, der sich ebenfalls

an der Finanzierung der Expeditionen beteiligt hatte. In den 1460er Jahren wurde die Casa da Guiné e da Minha gegründet, wie auch sämtliche, im Golf von Guinea errichteten, Faktoreien unter dem Sammelnamen Minha figurierten. 1471 überquerte Estevao Gomez erstmals den Äquator und entdeckte das Kreuz des Süden, das den Polarstern als Navigationshilfe auf der südlichen Halbkugel ersetzte.

Seit den 1470er Jahren traten den alten Expansionsmotiven neue hinzu. Nachdem der Seeweg nach Guinea gefunden und die Araber aus dem Goldhandel verdrängt waren, wurde die Suche des Seewegs nach Indien auf die Tagesordnung gesetzt, um analog auch den Gewürzhandel unter Kontrolle zu bringen. An dieser Ausweitung des Motivkatalogs hatte insbesondere Genua ein starkes Interesse, das auf diese Weise den an Venedig verlorenen Anteil am Gewürzhandel wieder zurück zu gewinnen hoffte. Ob tatsächlich das gesamte Projekt auf Genua zurückgeht, wie Padfield vermutet, ist vielleicht übertrieben³⁴. Jedenfalls engagierte es sich finanziell bei der Ausrüstung der Expeditionen beträchtlich und ersetzte so das in Portugal selber nicht vorhandene bürgerlich-kapitalistische Segment der Gesellschaft. Hiervon waren aber nicht mehr nur arabische Zwischenhändler, sondern diverse mächtige Akteure, so die Mameluken, die Venezianer oder Gujaratis aus Indien betroffen, die als weitere Zwischenhändler oder Zolleinnehmer in der langen Kette von Indien bis Europa agierten. Entsprechend härter war auch der Widerstand, den die Portugiesen zu brechen hatten.

Ein anderes Ziel war die Suche nach dem mythischen Reich des Priesterkönigs Johannes, das irgendwo in Afrika vermutet wurde. Hierbei wurden vage Kenntnisse über die Koptische Kirche in Abessinien und die nestorianischen Christen in Indien und Zentralasien vermengt. Das Christentum hatte sich vom Vorderen

³⁴ Peter Padfield, *Tide of Empires: Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*. Bd. 1. London 1979, S. 25.

Orient nicht nur nach Europa sondern auch nach Osten und Süden ausgebreitet, war allerdings dort vielfach durch die Ausbreitung des Islams verdrängt worden. Der Mythos hatte sich aber in Europa erhalten. Dass es neben dem Christentum und dem Islam in Indien noch weitere Hochreligionen geben könnte, davon hatte man in Europa noch keine Vorstellung. Man erhoffte sich von dem Reich des Johannes einen starken Bündnispartner im Rücken der Muslime. Vasco da Gama soll später in Calicut auf die Frage, was ihn hertriebe, geäußert haben: Er sei auf der Suche nach Christen und Gewürzen.

Aber nicht nur der Konflikt mit den Mauren wurde mit der Eroberung von Tanger 1471 fortgesetzt, anlässlich des Erbfolgekrieges mit Kastilien (1474-79) eskalierte auch der Konflikt mit dem iberischen Nachbarn. Streitpunkte waren die Kontrolle über die Kanaren, die Teilnahme am Handel mit Guinea und der Anspruch auf Kastilien, da 1455 die portugiesische Königin qua Heirat auf den kastilischen Thron gelangt war. In den beiden Verträgen von Alcáçovas (1479) wurde der Krieg beendet, in dem sich Portugal zur See und Kastilien zu Lande als stärker erwiesen hatten, und ein erster Kompromiss gefunden. Portugal nahm seine Ansprüche auf die kastilische Krone zurück, die Kanaren fielen in die kastilische, Madeira, die Azoren, die Kapverden, mögliche weiter südlich noch zu entdeckende Inseln sowie „Guinea“ in die portugiesische Sphäre. Mit dieser Nord-Südteilung war eine Linie gezogen, die bei Kap Bojador die Küstenlinie kreuzte (vgl. Abb. 6.4). Damit lagen das exklusive Recht des Handels mit Afrika südlich der Sahara und wichtiger noch, wie sich später herausstellen sollte, lagen alle Entdeckungen südlich der Alcáçovas-Linie in der portugiesischen Sphäre. Postwendend wurde 1481 eine weitere Expedition nach Guinea entsandt, die 1482 zur Gründung einer zweiten Faktorei im heutigen Benin führte. An dieser Expedition nahm auch ein gewisser Kolumbus aus Genua teil.

In der Regierungszeit Johannis II. (1481-1495) gewann, gestützt auf immer bessere Kenntnisse des Südatlantiks, die Erkundung des Seewegs nach Indien zur Übernahme des venezianischen Gewürzhandels die oberste Priorität. Diese 15 Jahre waren von besonderer Bedeutung, da Portugal dank seiner systematischen und empirischen Vorgehensweise den entscheidenden Vorsprung gegenüber Kastilien zu erringen vermochte. 1482/83 erreichte Diogo Cao die Kongo-Mündung und führte erstmals Steinkreuze (Padroão) mit, die er an markanten Punkten aufstellte, um den portugiesischen Anspruch zu demonstrieren. Es ging also nicht mehr bloß um Entdeckungsfahrten oder um die Verlagerung von Handelsrouten, seitdem wurde, wenn auch zunächst nur symbolisch, ein imperialer Anspruch erhoben. Wer zuerst da ist, darf das neu entdeckte Land in Besitz nehmen! Auch Zheng He hatte Steintafeln mitgeführt, die er unterwegs aufstellen ließ. An der zweiten Reise Caos (1485) soll Martin Behaim aus Nürnberg teilgenommen haben³⁵, der 1492 den ersten Globus konstruierte, im begrifflichen wie im perspektivischen Sinne der Beginn der Globalisierung. Mit diesem Modell wollte er später süddeutsche Handelshäuser motivieren, sich im Fernhandel zu engagieren. Auch das Thema Pfeffer spielte seit 1486 eine Rolle, seit Joao Alfonso de Averiro das Königreich Benin entdeckt und den ersten Guinea-Pfeffer nach Lissabon gebracht hatte.

Seit Mitte der 1480er Jahre ging Portugal zweigleisig vor. Bartolomeo Dias umrundete 1487/88, nachdem er weit nach Westen ausgeholt hatte, als erster Europäer die Südspitze Afrikas. Das von ihm auf der Rückfahrt so benannte Kap der Stürme wurde nach seiner Rückkehr in Lissabon vom König in Kap der Guten Hoffnung (auf die Gewürze Asiens) umbenannt. Als die Nachricht von der Umrundung des Kaps in Lissabon eintraf, war wieder ein gewisser Kolumbus zugegen. Gleichzeitig wurden zwei Landexpe-

³⁵ Dies geht zumindest aus Murr 1778, S.113f. hervor. Vgl. dazu auch Ulrich Knefelkamp, Die Neuen Welten bei Martin Behaim und Martin Waldseemüller. In: Kraus/Ottomeyer 2007. S.73-87.

ditionen auf der alten Route in Richtung Asien ausgesandt. Die erste (1484/85) schlug fehl, die zweite (1487-90) war zumindest teilweise erfolgreich. Pero de Covilha, ein arabisch sprechender Portugiese und als Kaufmann getarnter Spion der Krone, gelangte durch das Rote Meer über Aden zum Persischen Golf und weiter nach Indien. Sein Kompagnon, Alfonso de Paiva, trennte sich in Aden und reiste, ausgestattet mit einem Brief an den Priester Johannes, nach Abessinien, wo er umgebracht wurde. Auf der Rückreise sandte Covilha aus Kairo einen Bericht nach Lissabon über die politischen und kommerziellen Verhältnisse in Indien. In dem Bericht stand auch der wichtige Hinweis, dass Calicut an der Koromandelküste das Zentrum des Gewürzhandels sei. In Kairo erfuhr er auch vom Tod Paivas und kehrte deshalb nochmals zurück, bereiste die afrikanische Küste bis Sofala und kam nahe bis an den Punkt, den Dias von der anderen Seite aus erreicht hatte.

Da der zweite Auftrag der beiden Spione die Suche nach dem Priester Johannes betraf, wandte sich auch Covilha nach Abessinien, „entdeckte“ das koptische Königreich am Horn von Afrika, musste aber feststellen, dass die Abessinier kein mächtiger Bündnispartner sein konnten. Diese Erkenntnis gelangte aber nicht mehr nach Lissabon, da Covilha im Lande festgehalten wurde. Damit verfügten die Portugiesen vor der Abfahrt Vascos da Gamas über fast lückenlose Kenntnis der gesamten Route von Lissabon bis Calicut. Von „Entdeckungsfahrt“ konnte also eigentlich keine Rede mehr sein. Parallel zu Covilha erfolgten vermutlich weitere (geheime) Entdeckungsfahrten im Westen des Südatlantiks, die aber quellenmäßig nicht belegt sind. Hierbei könnte man auf die brasilianische Küste gestoßen sein. Dafür spricht die Pause zwischen Dias (1488) und Vasco da Gama (1498), hätte doch nach Dias' Rückkehr sofort eine neue Expedition ausgesandt werden können, da der „Seeweg nach Indien“ jetzt greifbar war. Allerdings – in diese verzögerte Aufbruch-

stimmung platzte Kolumbus im März 1493 mit der Behauptung, dass er auf der Westroute Indien erreicht habe.

6.3. Tordesillas und die Folgen

Eine der spannendsten und bis heute zu allerlei Spekulationen Anlass gebenden Episoden der Weltgeschichte war der erneut aufflammende Konflikt zwischen Portugal und Kastilien, der am 7.6.1494 zum Vertrag von Tordesillas führte³⁶. Es handelt sich um den ersten Vertrag, der eine globale Sicht der Welt eröffnete, eine weltweite Reichweite beanspruchte und eine bipolare Konstellation festschrieb, die bis 1580, dem Beginn der Personalunion zwischen Spanien und Portugal und der Verschmelzung beider Kolonialreiche, dauern sollte. Er hat bis heute seine tiefen Spuren in drei Kontinenten hinterlassen. Damit geht seine Bedeutung weit über die Konstellation des Ost-West-Konflikts hinaus, der die Welt am „Eisernen Vorhang“ teilte, nur ein knappes halbes Jahrhundert dauerte und dessen Folgen schon 15 Jahre später kaum noch spürbar sind.

Als die Reconquista auf der iberischen Halbinsel beendet war und auf dem gegenüberliegenden afrikanischen Kontinent fortgesetzt wurde, baute sich zwischen Portugal und Kastilien ein Konflikt auf, der als einer der frühen Hegemonialkonflikte mit wahrhaft globaler Reichweite in die Geschichte eingehen sollte. Akteure waren die Kronen von Portugal, Kastilien und Aragon sowie der Papst mit ihren italienischen und deutschen Geldgebern im Hintergrund. Schauplätze waren die neu- oder wieder entdeckten Atlantikinseln, insbesondere die Kanaren und

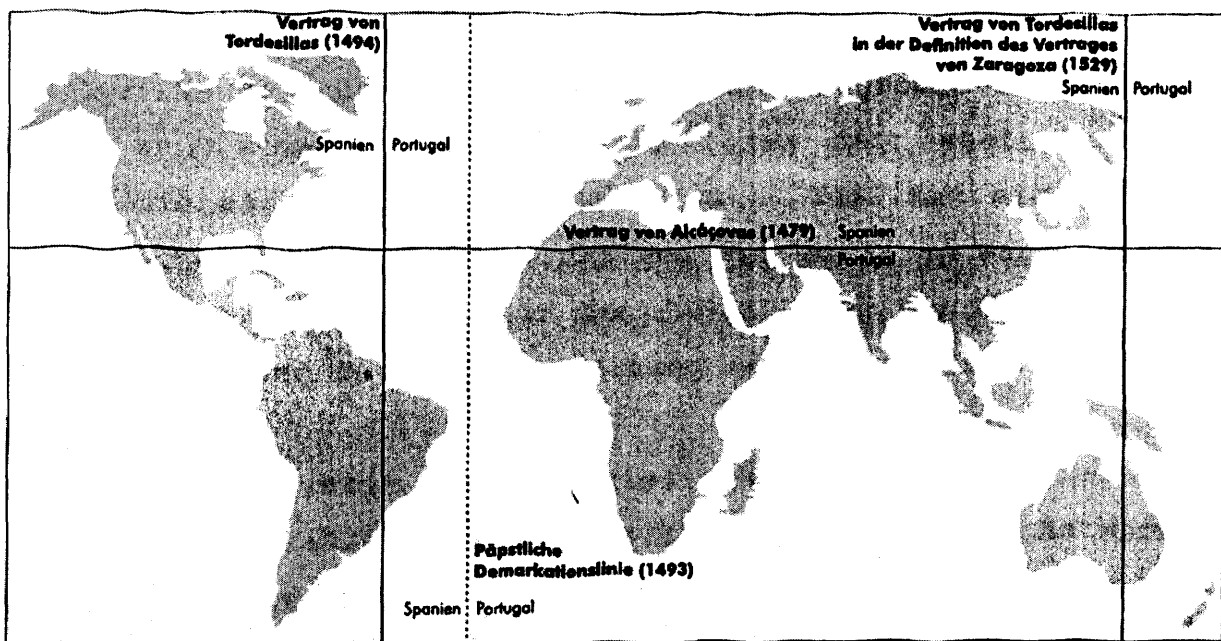
³⁶ Vgl. Erich Mende, In Tordesillas wurde die Welt geteilt. Wie sich Spanien und Portugal 1494 arrangierten. In: *Damals* 15. 1983,3. S. 896-904; Charles Edward Novell, *The Treaty of Tordesillas and the Diplomatic Background of American History*. In: *Greater America* 1945, S. 1-18. Austin Remesal, 1494. *La Raya de Tordesillas*. o.O. 1994 mit vielen Abbildungen; Ute Schneider, *Tordesillas 1494 - Der Beginn einer globalen Weltsicht*. In: *Saeculum* 54. 2003,1. S. 39-62.

der Golf von Guinea, Triebkräfte waren die Spekulationen über Indien, eine Metapher für die Schätze des Orients. Dabei hatte Portugal aufgrund seiner geopolitischen Lage, des frühzeitigen Abschlusses der Reconquista, seines systematischen Vorgehens und der Unterstützung des Papstes alle Trümpfe in der Hand. Portugiesische Entdecker waren zuerst in den Golf von Guinea vorgedrungen, Portugiesen hatten als erste den Sklaven- und Goldhandel in Westafrika aufgenommen, ohne auf arabische Zwischenhändler angewiesen zu sein. Diese „Erfolge“ waren in drei Bullen („Dum Diversas“ 1452, „Romanus Pontifex“ 1455 und „Intercaeterae Divinae“ 1456) von einem proportugiesischen Papst bestätigt worden. Die erste Bulle ermächtigte Portugal, die neu entdeckten Länder der Ungläubigen zu erobern, zu unterwerfen und zu versklaven; die zweite Bulle sprach Portugal das Monopol für Entdeckungen und Eroberungen zu und die dritte war explizit gegen Kastilien gerichtet, um es von Afrika fernzuhalten. Konsequenz des „Deals“ zwischen Krone und Papst war in den portugiesischen Überseebesitzungen eine enge Symbiose zwischen Staatsmacht und Jesuitenorden mit einer klaren Arbeitsteilung. Die Krone war für die Durchsetzung des militärischen, politischen und kommerziellen Anspruchs, die Jesuiten für den religiösen und kulturellen Anspruch zuständig. Letzteres war angesichts der in Asien angetroffenen Hochkulturen viel schwerer durchzusetzen war als in Afrika oder später in Brasilien.

Kastilien ließ sich aber nicht von der proportugiesischen Linie des Papstes abschrecken, sondern erhob seinerseits Besitzansprüche auf die Kanaren und entsandte ebenfalls diverse Flotten in den Golf von Guinea. Der Konflikt eskalierte anlässlich des kastilischen Erbfolgekrieges (1474-79). Portugal wollte die kastilische Krone, also die umgekehrte Personalunion und so den Konkurrenten ausschalten, Kastilien wollte einen Anteil am Guinea-Handel. Der erste Kompromiss war der Vertrag von Alcáçovas im Jahre 1479. Portugal verzichtete auf seine kastilischen Ansprüche und erhielt dafür das Handelsmonopol

mit Westafrika. Als kleine Kompensation konnte Kastilien seinen Anspruch auf die Kanaren behaupten, wo es bereits begonnen hatte, sich militärisch festzusetzen. Ein weiteres Ergebnis war die Vereinigung von Kastilien mit Aragon durch die Heirat Ferdinands V. von Aragon mit Isabella von Kastilien (bis 1516).

Abb. 6.4: Die Demarkationslinien von Alcáçovas, Tordesillas und Zaragoza



Quelle: de Oliveira Marques 2001, S.140.

Diese Ehe begründete den spanischen Nationalstaat. Erbe Ferdinands wurde der Burgunder Karl V., der 1519 zum deutschen Kaiser gekrönt wurde. Aus der dynastischen Verbindung von Kastilien und Aragon sollte das spanische Weltreich entstehen, das langfristig sogar das portugiesische „Weltreich“ in den Schatten stellte. Unmittelbare Konsequenz von Alcáçovas war die Abdrängung Kastiliens nach Norden, eine Perspektive, die ganz im portugiesischen Sinne sein musste. Nicht nur der Guinea-Handel blieb portugiesisches Monopol, auch das Monopol auf den Asien-Handel geriet in Reichweite. In Lissabon war man sicher, auf der Ostroute nach Asien zu gelangen. Man musste nur immer weiter nach Süden segeln, bis man den afrikanischen Kontinent um-

runden konnte. Damit blieb für Spanien nur die Theorie der Westroute, die Behaim mit seinem Globus so schön visualisiert hatte. Zudem durfte man die Westroutentheorie nur nördlich der Alcáçovas-Linie verifizieren.

Damit standen sich der empirische Ansatz der Portugiesen und der spekulative Ansatz der Kastilier gegenüber. Portugal hatte mit parallelen Expeditionen von Bartholomeo Dias auf der Seeroute und Pero de Covilha und Afonso de Paiva auf der Landroute kurz vor dem Erfolg gestanden³⁷. Dias hatte das Kap umrundet, Covilha war bis Indien gekommen. Die Berichte von Dias und Covilha deckten die gesamte Strecke in groben Zügen ab und ließen nur eine kleine Lücke im Süden der ostafrikanischen Küste, die es noch zu überbrücken galt. Weil man sich in Lissabon sicher war, auf dem richtigen Weg zu sein, waren mehrfache Angebote des Kolumbus in den Jahren 1483/84, auf der Westroute den Seeweg zu suchen, glattweg abgelehnt worden.

Auf die Frage, warum die portugiesische Krone trotz dieser Sicherheit zehn Jahre verstreichen ließ, gibt es zwei Antworten. Die Erfahrungen von Dias über die Windsysteme im Südatlantik mussten verarbeitet und durch weitere Erkundungsfahrten verifiziert und gefestigt werden³⁸. Falls das der Grund war, wurden diese von Portugal aber geheim gehalten. Geheime Fahrten oder keine Fahrten, sondern nur eine Kette von zufälligen Verzögerungen, so lautet eine unentschiedene Kontroverse in der Literatur³⁹. Die portugiesische Verhandlungsstrategie in Tordesil-

³⁷ Details bei R.S. Whiteway, *The Rise of Portuguese Power in India 1497-1550*. London 1967.

³⁸ Boxer 1969, S. 36. Dass Da Gama auf Anhieb den richtigen Kurs mit der weit ausholenden Umrundung des Kaps steuerte und auch Cabral auf der zweiten Indienfahrt selbstverständlich genauso verfuhr, stützt diese These.

³⁹ Die These, dass die Portugiesen vor Kolumbus Amerika entdeckt haben, vertreten Jaime Cortesão, *The Pre-columbian Discovery of America*. In: *The Geographical Journal* 89. 1937, S. 29-42; ferner Charles E. Novell, *The Discovery of Brazil - Accidental or Intentional?* In: *The Hispanic American Historical Review* 16. 1936, 3. S. 311-338; Schneider 2003; Padfield 1979, S. 29 ff.; Eher gegenteiliger Meinung sind Diffie/Winius 1977, S. 195; Samuel Eliot Morison, *Portuguese Voyages to America in the Fifteenth Century*. Cam-

las spricht eher dafür, dass es solche weiteren Fahrten gegeben hat und dass sie bei der Erkundung, wie weit man nach Westen ausgreifen muss, um das Kap zu umrunden, auf Land gestoßen waren oder zumindest deutliche Hinweise auf Land im Westen (Seevögel, Treibholz, Gebirgszüge am Horizont) erhalten hatten. Die zweite Antwort lautet: Der Grund war die erste Reise des verschmähten Kolumbus, der, welche List der Geschichte, seine seemännische Ausbildung in portugiesischen Diensten erfahren hatte. Auf der Rückreise nach Palos machte er im März 1493 zuerst in Lissabon Station, bevor er zum Hof, der gerade in Barcelona weilte, weiterreiste. In Lissabon sorgte er mit seiner Behauptung, Indien im Westen erreicht zu haben, für Verwirrung. Die Portugiesen waren sich zwar sicher, dass Kolumbus nicht bis Indien gelangt sein konnte. Plausibel war aber, dass er im Westen auf Land gestoßen war. Entweder Portugal wusste davon, weil es bereits selber Amerika, wo auch immer, erreicht hatte, oder man entsandte zunächst eine Expedition, um den Bericht des Kolumbus zu überprüfen. Es gibt sogar Hinweise, dass man von Anfang an ein Schiff hinter Kolumbus her geschickt hatte, das allerdings den Kontakt verlor und die Verfolgung aufgeben musste⁴⁰.

Ob Kolumbus tatsächlich der Entdecker Amerikas war oder ungenannte Portugiesen zuvor, wird neuerdings sogar unter Verweis auf Zheng Hes Flottenexpeditionen in Frage gestellt. Demzufolge soll nicht 1492, sondern 1421 oder 1418 das große Jahr gewesen sein. Damit würde sich auch der eurozentrische Anspruch relativieren, der 1492 als den Beginn der europäischen Welteroberung mit allen damit verbundenen Konsequenzen ansieht⁴¹. Portugiesen wie Spanier hätten bereits Karten mitgeführt, auf

bridge, Mass. 1940, S. 76 ff. Morison begründet die neunjährige Pause mit den Problemen, die Dias abgehalten haben, sofort nach Indien weiterzusegeln (1), mit dem Abwarten auf den Bericht Covilhas aus Kairo (2), mit den gleichzeitigen Problemen in Marokko (3) sowie der Krankheit des Königs und dem Tod des Kronprinzen (4).

⁴⁰ Padfield Bd. 1, 1979, S. 27.

⁴¹ Vgl. Blaut, 1492. 1992.

denen die „neue Welt“ und der Seeweg nach Indien eingetragen waren, die auf chinesischen Vorlagen, so einer chinesischen Weltkarte von 1428, beruhten. Der Venezianer Niccolò da Conti sei 1420 von Calicut aus an Bord einer der chinesischen Entdeckungsflotten im Indik gegangen und sei der Mittler des chinesischen Wissens nach Europa gewesen. Der portugiesische Kronprinz Dom Pedro persönlich habe 1428 eine solche Weltkarte von Venedig nach Lissabon gebracht. Alle europäischen Weltkarten von Pizzigano, Fra Mauro, Cantino, Martin Waldseemüller, Jean Roetz u.a. hätten diese Vorlage benutzt⁴².

Wie dem auch sei, der aus der ersten Reise des Kolumbus abgeleitete Anspruch Kastiliens wurde von Portugal mit dem Argument gekontert, dass Kolumbus südlich der Alcáçovas-Linie gesegelt sei, was vermutlich sogar zutreffend war. Jedenfalls liegen Kuba und Hispaniola südlich dieser Linie. Deshalb müsse das, was er im Westen entdeckt habe, auch wenn es nicht Indien sein konnte, so doch jedenfalls Portugal zufallen, da südlich der Alcáçovas-Linie gelegen. Damit offenbarte sich ein Interpretationsproblem des Vertrages⁴³. Wo sollte die Linie im Westen und Osten enden? Sollte sie gar ganz um den Globus herumreichen? Eine irritierende Fußnote war schließlich, dass ein weiterer Entdecker und ebenfalls Genuese, Giovanni Caboto, 1497 in englischen Diensten von Bristol aus die nordamerikanische Küste in Höhe von Neufundland erreicht hatte. Damit wurde ein Anspruch Dritter, nämlich Englands, begründet, der im Vertrag von Alcáçovas gar nicht vorgesehen war. Caboto bzw. John Cabot, wie der anglizierte Name lautet, war auch Vertreter der Westroutentheorie. Er soll sich vorher in Spanien aufgehalten haben und möglicherweise in Valencia Nachricht von Kolumbus' Entdeckung bekommen haben. Dass er weiter nördlich segelte,

⁴² Vgl. dazu Gavin Menzies, 1421. Als China die Welt entdeckte. München 2004, S.103ff. und diverse Zeitungsberichte.

⁴³ Zur Kartographischen Verarbeitung der Problematik vor und nach der Torde-sillas-Kontroverse vgl. Edward Heawood, The World Map Before and After Magellan's Voyage. In: The Geographical Journal 57.1921. S. 431-446 mit vielen zeitgenössischen Karten.

war möglicherweise eine kluge Rücksichtnahme auf die Alcáçovas-Linie.

Der Hinweis macht deutlich, dass das Thema Seeweg nach Indien unter abenteuerlustigen Zeitgenossen ein großes Thema war. Da weder Genua, die Heimatstadt von Kolumbus und Caboto, noch Venedig aus den besagten Gründen an einer Westroute interessiert schienen, da sie entweder an der alten Route festhielten (Venedig) oder die Ostroute präferierten (Genua), suchten sie nach Geldgebern unter den europäischen Fürstenhöfen suchten. Portugal als maritimer Vorreiter setzte auf seine eigene fachliche Expertise, Kastilien oder England als Nachzügler auf die Theorie von Abenteurern, die alle irgendwie durch die spekulative Karte des florentinischen Geographen Paolo Toscanelli beeinflusst waren⁴⁴.

Auf jeden Fall führte die Intervention des Kolumbus zu weiterer Verzögerung. Portugal rüstete eine Flotte unter Almeida, um die Behauptungen des Kolumbus zu überprüfen. Spanien protestierte. Es kam zu Verhandlungen. Portugal schlug eine Ost-West-, Kastilien eine Nord-Süd-Demarkationslinie vor. In dieser Situation mischte sich Papst Alexander VI. ein, ein Spanier, der nicht wie seine Vorgänger für die Portugiesen Partei ergriff. Möglicherweise war seine Intervention sogar bestellt. Er schlug in mehreren Bullen vor, eine zweite Demarkationslinie in Nord-Süd-Richtung, 320 Seemeilen westlich der Azoren, zu ziehen und so die Welt in zwei Hemisphären mit kastilischen Besitzansprüchen auf alle künftigen Entdeckungen im Westen und portugiesischen Besitzansprüchen im Osten zu teilen. Damit wären die Entdeckungen des Kolumbus, ob südlich oder nördlich der Alcáçovas-Linie, auf jeden Fall an Spanien gefallen. Im Prinzip hätte Portugal damit einverstanden sein können, da man sicher war, auf der Ostroute nach Indien zu gelangen. Dennoch

⁴⁴ Vgl. Vignaud 1902.

wurde zäh verhandelt und am Ende die Demarkationslinie weiter nach Westen, nämlich 1184 Meilen westlich der Kap Verden, verschoben. Diese Linie sollte von Pol zu Pol reichen. Beiden Ländern wurde die Durchfahrt durch die jeweils andere Sphäre gestattet⁴⁵. Zehn Monate später sollte die Linie vermessen und durch feste Markierungen gekennzeichnet werden, was aber nie geschehen ist, da das technisch noch nicht möglich war. Auf der Karte des Juan de la Cosa aus dem Jahre 1500 ist Brasilien, und zwar **diesseits** der Linie, verzeichnet, obwohl Cabral es erst 1500 offiziell entdeckt hat, ein deutlicher Hinweis, dass Portugal Bescheid wusste⁴⁶. Konsequenz der Verschiebung war nämlich, dass die Nordspitze des späteren Brasiliens in die portugiesische Hälfte rückte. Dieser Umstand und dass Cabral prompt mit seiner zweiten Indienflotte im Jahre 1500 in Brasilien landete, sind starke Indizien, warum die Portugiesen den Vorschlag des Papstes nicht akzeptieren konnten, sondern sich auch den Anspruch auf Land im Westen sichern wollten.

⁴⁵ Vertragstext und viele Illustrationen in Austin Remesal, 1494. La Raya de Tordesillas. o.O. 1994.

⁴⁶ Schneider 2003, S. 58.

Abb. 6.5: Vertrag von Tordesillas 1494



Die spätere bildliche Darstellung der Tordesillas-Verhandlungen, bei denen der Papst mit am Tisch sitzt und Politiker und Kartographen sich über Weltkarten beugen, ist eine Konstruktion⁴⁷. Weder war der Papst anwesend noch gab es diese Weltkarten schon. Letztere sind vielmehr erst in den folgenden Jahrzehnten Zug um Zug entstanden in dem Maße, wie immer neue Entdeckungsfahrten die Kenntnisse über Afrika, Asien und Amerika vertieften. In Wirklichkeit wurde in Tordesillas ein Bärenfell verteilt, über dessen Ausmaße gar keine präzisen Vorstellungen herrschten. Berücksichtigt wurde auch nicht, dass es noch mehr Jäger gab und vor allem, dass es sich nicht um herrenlose Gebiete wie die Atlantik-Inseln handelte, sondern Kontinente mit komplexen staatlichen wie kommerziellen Strukturen.

Was die Portugiesen allerdings nicht wussten, war, welche Weiterungen sich aus der Verschiebung der Demarkationslinie ergeben würden. Unklar, jedenfalls interpretationsbedürftig, blieb die Frage, ob denn die Tordesillas-Linie auf der anderen Seite

⁴⁷ Abbildung bei Remesal 1994.

der Erde fortzusetzen sei, also den Globus regelrecht durchschnitt. Dieses Problem offenbarte sich, als sowohl Portugal wie Spanien auf ihren Routen auch in den Pazifik vorgestoßen waren. Wo war hier die Grenze? Lief die Tordesillas-Linie um den Globus herum oder musste im Pazifik eine neue Linie gezogen werden? Und ferner: Das eine Ziel des Seewegs nach Indien war die Koromandel-Küste, wo der Pfeffer wächst. Diese gehörte definitiv in die portugiesische Sphäre. Andere Gewürze, die auch sehr begehrt waren, kamen aber von den viel weiter östlich gelegenen Molukken. In welche Sphäre fielen die Gewürzinseln? War es möglicherweise so, dass die Verschiebung der Tordesillas-Linie auf der westlichen Halbkugel dazu geführt hatte, dass die Molukken auf der östlichen Halbkugel aus der portugiesischen Hälfte herausgerückt waren? Dann hätte Portugal ein Eigentor geschossen, denn der „Wert“ der Molukken erschien danach unvergleichlich höher als der „Wert“ des brasilianischen Küstenstreifens. Dies waren in Tordesillas noch alles hochspekulative Fragen, obwohl auch Kartographen mit am Verhandlungstisch saßen. Solange man nämlich noch nicht in der Lage war, Längengrade zu bestimmen, konnten diese Grenzen nur auf dem Papier, nicht aber vor Ort festgelegt werden, zumal die Weltkarten zum Zeitpunkt der Verhandlungen noch gar nicht existierten. Deshalb war es Portugal auch möglich, nachdem man in Brasilien gelandet und erste Expeditionen ins Landesinnere auf der Suche nach Gold ausgesandt hatte, dessen tatsächliche Grenze im Westen weit über die Tordesillas-Linie hinaus auszuweiten, ohne dass Spanien dem hätte Widerstand leisten können. Die Grenze wurde am Ende einfach dort gezogen, wo Spanier und Portugiesen im Landesinnern aufeinander trafen.

So gesehen war Portugal aufgrund seiner viel besseren Kenntnis der Materie und seiner viel stärkeren Machtposition, da man in Afrika längst Fuß gefasst hatte und auch die größere Flotte besaß, der Sieger von Tordesillas. Umgekehrt, das war den kastilischen Unterhändlern sicher noch nicht klar, hatte Spa-

nien im Westen ein Reich zugesprochen bekommen, das zwar noch erobert werden musste, dessen Eroberung aber vorläufig von keiner anderen europäischen Macht in Frage gestellt wurde. Und - Spanien fand in Amerika das Edelmetall in Hülle und Fülle, das Portugal in Guinea nur spärlich gefunden hatte. Das Silber aus Mexiko (Zacatecas) und Peru (Potosi) sollte im 16. Jahrhundert die eigentliche Grundlage des spanischen Weltmachtanspruches sein. Also: Portugal gewann in Tordesillas die Kontrolle des Seewegs nach Indien und den Zugriff auf den Gewürzhandel, Spanien die potentielle Kontrolle über einen großen Teil des amerikanischen Kontinents und damit den Zugriff auf das internationale Zahlungsmittel, das Europa im Asienhandel so sehr entbehrte. So gesehen war es doch ein Kompromiss. Und - Tordesillas verstärkte die geopolitisch bereits angelegte Orientierung Portugals als Seemacht und Spaniens als Landmacht.

6.4. Der Seeweg nach Indien und die Eroberung des Estado da India

Bevor die Frage beantwortet werden kann, ob die Portugiesen die ambitionierten Ziele ihrer Expansion erreicht hatten, und ein Urteil abgegeben werden kann, ob gar der von ihnen gegründete Estado da India eine hegemoniale Ordnung im Becken des Indiks darstellte, ist ein kurzer Rückblick auf das alte System geboten⁴⁸. Nach den Einbrüchen, die die Ausbreitung der Pest Mitte des 14. Jahrhunderts und die Auflösung der Mongolischen Teilreiche ausgelöst hatten, vermochte sich das alte Weltsystem wieder herzustellen, ohne dass es eine dauerhafte Führungsmacht in der Region gegeben hätte. Nur die Ming hatten

⁴⁸ Sehr ausführlich dazu K.N. Chaudhuri, *Asia Before Europe: Economy and Civilization of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*. Cambridge 2000; Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*. 2 Bde. New Haven 1988, 1933; J.H. Parry, *Transport and Trade Routes* 1967; Pearson 1976.

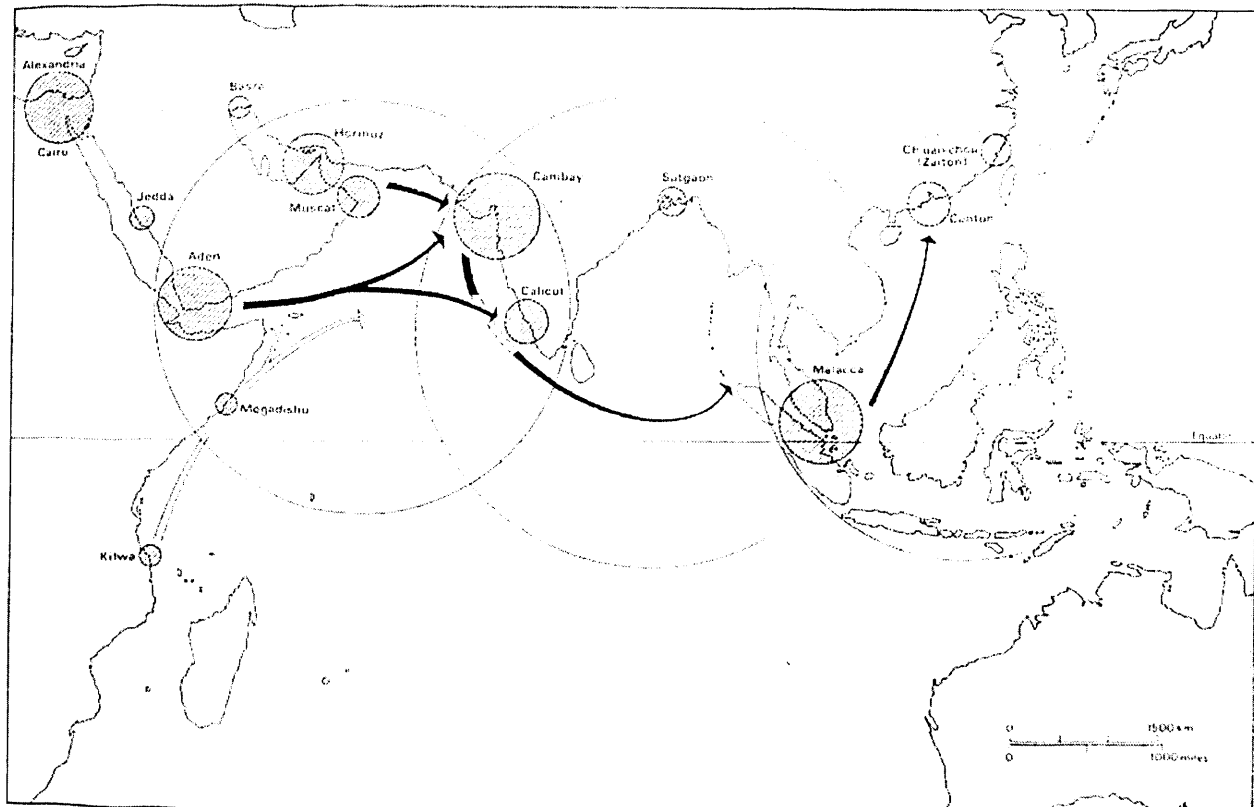
dies zu Beginn des 15. Jahrhunderts für knapp drei Jahrzehnte vermocht. Seitdem gab es für rund 70 Jahre aber ein Machtvakuum im Indik, das von diversen lokalen Fürsten entlang der ostafrikanischen Küste über die Arabische Halbinsel, die indische Westküste bis nach Ceylon, Aceh und Malacca und in den indonesischen Archipel gefüllt wurde. Der Fernhandel, in seinen Routen und Umschlaghäfen durch die Perioden des Monsuns geprägt, wurde durch ein arbeitsteiliges System von Händlern diverser Nationalitäten abgewickelt. Östlich von Malacca dominierten die Chinesen, im Zentrum die Inder, insbesondere aus dem muslimischen Gujarat, im Westen Araber und Perser, wobei die Araber auch eine Kette von Sultanaten entlang der ostafrikanischen Küste gegründet hatten. Zentrum des Pfefferhandels war Calicut an der Malabarküste. Dessen Kaufleute hatten Faktoreien in Alexandria, Kairo und Fez⁴⁹.

Endpunkt des Fernhandels auf der südlichen Hauptroute war Jeddah im Roten Meer. Von dort ging es bis Suez auf kleineren Schiffen weiter und via Kairo bis Alexandria und Damiette zu Land bzw. auf den Verzweigungen des Nildeltas. Auf der nördlicheren Route durch den Persischen Golf war Hormuz der Endpunkt. Dort wurden die Waren umgeladen bis Basra, weiter flussaufwärts den Euphrat bis Bagdad und dann zu Land via Damaskus oder Aleppo an die syrische Mittelmeerküste. Aden am Eingang des Roten Meeres und Hormuz am Eingang des Persischen Golfs waren ähnlich strategische Stützpunkte wie Malacca im Osten, das die Passage zwischen dem Südchinesischen Meer und dem Golf von Bengalen kontrollierte. Die wichtigsten Ausfuhrhäfen oder Umschlagplätze waren Zaiton (Ch'üanchou) und Kanton an der südchinesischen Küste, Malacca, Aceh auf Sumatra, Pegu in Burma, Galle auf Ceylon, Calicut an der südindischen Koromandelküste, Cambay in Nordindien, Muscat, Hormuz, Aden und

⁴⁹ Panikkar 1955, S. 39.

Jeddah auf der arabischen Halbinsel, Mogadishu und Kilwa an der ostafrikanischen Küste sowie Basra bzw. Alexandria/Kairo⁵⁰.

Abb. 6.6: Das System der Monsun-Perioden in Asien



Quelle: Chaudhury 1985.

Die Scharniere, insbesondere das Nadelöhr zwischen Suez und Alexandria, aber auch die syrisch-palästinensische Küste kontrollierten die Mameluken, die ihre Herrschaft in Ägypten und Syrien sowohl gegen die Kreuzfahrer wie gegen die Mongolen verteidigt hatten⁵¹. Am Ende der Kette stand Venedig, das nach der Ausschaltung der genuesischen Konkurrenz das europäische Monopol im Handel mit der Levante besaß. Alle ihre Glieder, Venezianer, Mameluken, Jemeniten, Perser, Gujaratis, Acehnesen, Javaner und Chinesen partizipierten an diesem System und da alle partizipierten, vervielfachte sich der Preis für Pfeffer und andere Gewürze auf dem langen Weg von den Anbaugebieten an der Koromandelküste oder auf den Molukken zu den Ab-

⁵⁰ Vgl. dazu die Karte bei Chaudhuri 1985, S. 104.

⁵¹ Vgl. dazu David Ayalon, *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to Mediaeval Society*. London 1956.

satzmärkten in Venedig oder Antwerpen. Der Gewürzhandel war das Big Business seiner Zeit und für alle Zwischenhändler hoch profitabel⁵².

Auf die enorme Spanne zwischen den Erzeugerpreisen für Pfeffer in Cochin oder Calicut und den Abgabepreisen in Antwerpen zielten die Portugiesen. Wenn es ihnen gelang, einen beträchtlichen Teil des Handels von den alten Routen auf die Kaproute rund um Afrika und Europa herum zu lenken und damit den Zwischenhandel auszuschalten, dann ließen sich die hohen Transaktionskosten decken, die nötig waren, diese Umleitung zu realisieren. Dieses Vorhaben warf allerdings Probleme auf. Erstens war Portugal nicht in der Lage, als zahlungskräftiger oder gar wettbewerbsfähiger Kaufmann in der Region aufzutreten. Im Gegenteil, die kümmerlichen Waren, die da Gama auf seiner ersten Reise mitführte, mochten afrikanische Sklavenhändler oder Stammeshäuptlinge reizen, nicht aber luxusgewöhnte orientalische Potentaten wie den Samorin von Calicut. Also musste auf den Absatzmärkten Gewalt angewendet werden, um den Markt im wahrsten Sinne des Wortes zu erobern und die etablierten arabischen oder gujaratischen Konkurrenten zu vertreiben. Dies wiederum verlangte, wie Portugal rasch feststellen musste, eine erhebliche und dauerhafte militärische Präsenz vor Ort, nicht nur Faktoreien, sondern Forts, Flotten und Werften, die die Ressourcen des kleinen Landes von Anfang an bis an die Grenze beanspruchten. Zweitens musste man, wenn die eigenen Waren nicht akzeptiert wurden, ein Mittel gefunden werden, die negative Handelsbilanz auszugleichen. Das konnte nach dem Stand der Dinge nur Edelmetall sein, das entweder aus Europa bzw. Guinea herangeschafft oder in Asien zuvor verdient worden war. Drittens war der Widerstand all derjenigen zu brechen, die an dem alten System als Mittelsmänner im Hintergrund partizipiert hatten. Gemeint sind nicht so sehr die lokalen Sul-

⁵² Vgl. dazu John Keay, *The Spice Route: A History*. Berkeley, Cal. 2006.

tane und Fürsten, denen es letztlich gleichgültig sein konnte, wem sie die Gewürze verkauften, sondern die mächtigen Akteure wie Gujarat in Nordindien⁵³, die ägyptischen Mameluken, die die Besteuerung des Zwischenhandels nicht verlieren wollten, und Venedig, der eigentliche Konkurrent Portugals in Europa. Im Grunde hat Portugal die Konkurrenz zu den alten Gewürzrouten immer nur militärisch und nie kommerziell, etwa durch Unterbietung der Preise in Lissabon und Antwerpen gegenüber den Märkten in Alexandria und Beirut, ausgetragen. Diesen Ansatz sollten erst die Niederländer im 17. Jahrhundert verfolgen. Eine Erklärung ist vielleicht darin zu suchen, dass der portugiesische Gewürzhandel ein Monopol der Krone war und die Verantwortlichen vor Ort Hidalgos, also Adelige, und keine Kaufleute waren. Diese dachten aufgrund ihrer feudalen Herkunft in militärischen Kategorien, während die Abgesandten der Niederländer hundert Jahre später einen bürgerlichen Hintergrund hatten⁵⁴.

Eine ganz andere Dimension erhielt der Konflikt schließlich, als die Osmanen 1517 mit der Eroberung von Syrien und Ägypten auf dem Schauplatz erschienen, ihrerseits in die Region expandierten und die Interessen der Mameluken übernahmen. Dies war eine delikate Konstellation für Venedig, das im östlichen Mittelmeer einen Dauerkonflikt mit den Osmanen austrug, gleichzeitig aber in gemeinsamer Frontstellung gegen die atlantische Expansion der Portugiesen stand. Nicht umsonst hat man Venedig im christlichen Abendland immer ein hurenhaftes Verhalten gegenüber den Muslimen vorgeworfen. Umgekehrt hatte auch Portugal Verbündete, nämlich Genua und den Jesuitenorden, die sich beide finanziell engagierten. Genua sah so die Chance, die alte Rivalität mit Venedig fortzusetzen. Auch nährte die zähe

⁵³ M.N. Pearson, *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*. Berkeley 1976.

⁵⁴ Vgl. zu dem Argument M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. Den Haag 1962, S.178ff.

Spekulation auf christliche Verbündete im Osten (Äthiopien) die Hoffnung auf weitere Bataillone. Dennoch - Lissabon sah sich vor eine so gewaltige militärische Aufgabe gestellt, die das kleine Land allein nicht schultern konnte.

Der Estado da India als neue in Asien zu errichtende Machtstruktur musste deshalb von Anfang an, so weit es ging, die Ressourcen zum Unterhalt des militärischen, bürokratischen und kirchlichen Apparats selber aufbringen⁵⁵. Damit ergab sich ein Verteilungskonflikt zwischen Lissabon und dem Estado, der für beide Seiten kontraproduktive Konsequenzen haben sollte und in der Alternative kulminierte: Möglichst viel Handel auf die Kaproute umleiten, um die Kasse in Lissabon zu füllen, oder das alte System zwar zu belassen aber zu kontrollieren, um es vor Ort besteuern zu können, um die Kassen des Estado in seiner Hauptstadt Goa zu füllen. Überlagert wurden die kommerziellen Motive zumindest in der Anfangsphase durch den Kreuzzugsgedanken, durch die Hoffnung, in Abessinien oder unter den Nestorianern (Thomas-Christen) in Indien Partner gegen die Muslime zu finden. Erst östlich von Malacca stieß man mit China auf einen Gegner, der für Portugal zu groß war, selbst wenn die Chinesen sich eher auf Passivität, Defensivtaktik und am Ende Duldung verlegten. Noch weiter östlich in Japan war ihre Position noch fragiler. Am Ende wurden sie dort regelrecht vertrieben.

Schließlich darf nicht unerwähnt bleiben, dass Spanien, nachdem Magellan⁵⁶ 1519-1521 unter Beweis gestellt hatte, dass man doch auf der Westroute nach Indien gelangen konnte, auch im Pazifik als Konkurrent auftauchte und damit die Tordesillas-Problematik in der östlich Hemisphäre erneut auf die Tagesordnung geriet. Das „Gewürzrennen“ zu den Molukken als Neuauflage

⁵⁵ Zum Estado vgl. Peter Feldbauer, Estado da India. Die Portugiesen in Asien 1498-1620. Wien 2003.

⁵⁶ Eigentlich Fernão de Magelães, ein Portugiese, der beim König in Ungnade gefallen, in spanische Dienste getreten war.

der Suche des Seewegs nach Indien wurde erst 1529 im Vertrag von Saragossa als dritter Kompromiss zwischen Portugal und Spanien entschieden.

Abb. 6.7: Vasco da Gama, Alfonso de Albuquerque, Fransico de Almeida



Quelle: Kraus, Ottomeyer 2007.

Nachdem also der Konflikt mit Kastilien fürs Erste ausgeräumt war, wurde 1495 in Lissabon endlich der Beschluss gefasst, eine Indienflotte auszusenden, die aber mehr der Erkundung als kommerziellen Zielen diene. Vasco da Gama⁵⁷ stach 1497 in See und erreichte am 18.5.1498 Calicut, das von Covilha berichtete Zentrum des Pfefferhandels an der Malabar-Küste. Ein Beleg, dass da Gama wusste, was ihn erwartete, ist die Takelage seiner Schiffe. Während die typischen Entdeckerschiffe lateinbesegelte Karawellen waren, die das Kreuzen gegen den Wind und damit auch die Suche nach dem richtigen Kurs zuließen, waren zwei der vier Schiffe der Flotte da Gamas Naus, die nur über quadratische Segel verfügten, dafür aber mehr Kanonen tragen

⁵⁷ Eine Biographie zu Vasco da Gama steht noch aus. Vgl. dazu das Sonderheft „On the Age of Vasco da Gama“ in: Portuguese Studies Review 6.1997/98, 2; ferner Gernot Giertz (Hrsg.), Vasco da Gama. Die Entdeckung des Seewegs nach Indien. Ein Augenzeugenbericht 1497-1499. Stuttgart 2002.

konnten. Der Wechsel des Schifftyps war eigentlich nur zu verantworten, wenn man über genaue Kenntnisse des Kurses verfügte und mit militärischem Widerstand rechnete. Also doch geheime Entdeckungsfahrten im Südatlantik, also doch Kenntnis von Amerika vor Tordesillas? Auf jeden Fall Kenntnis von „Indien“.

Unterwegs in Ostafrika musste er bereits die irritierende Erfahrung machen, dass es dort zahlreiche kleine arabische Sultanate gab, die den europäischen Eindringling keineswegs freundlich empfingen. Da Gama erfuhr aber auch, dass diese Sultanate untereinander in Konflikt lagen. Diese örtlichen Konflikte sollten die Portugiesen nicht nur in Ostafrika, sondern später auch in Indien ausnutzen. Der Sultan von Malindi, der mit Mombasa verfeindet war, wurde als Bündnispartner gewonnen. Vermutlich wurde auch in Malindi entschieden, die Suche nach dem Priesterkönig aufzugeben, da man dort erfuhr, das Abessinien kein mächtiges Reich war. Der Sultan stellte da Gama den arabischen Lotsen Ibn Majid zur Verfügung, der seine kleine Flotte quer durch das Arabische Meer problemlos nach Calicut führte. Bereits diese glatte und kundig geleitete Überfahrt musste da Gama klargemacht haben, dass er in ein etabliertes und wohlorganisiertes Handelsnetz eintauchte. Dort stellten sich weitere Ernüchterungen ein. Begrüßt wurde er im Hafen durch Mauren aus Tunis, die italienisch und spanisch sprachen. Der Pfefferhandel Calicuts war in den Händen arabischer Kaufleute, die den neuen Konkurrenten nur ungern sahen und beim örtlichen Fürsten, dem Samorin, intrigierten. Dieser zeigte sich zudem uninteressiert an den von da Gama offerierten Waren, so dass am Ende nur mit Waffengewalt eine bescheidene Pfefferladung an Bord genommen werden konnte. Auch erlag da Gama dem Missverständnis, dass die Hindus Südindiens Christen seien.

Das Resultat der ersten Indienflotte war eigentlich enttäuschend: Kein mächtiges Reich des Priesterkönigs Johannes, kei-

ne große Gewürzladung, Ablehnung in Calicut, keine Wettbewerbsfähigkeit im asiatischen Gewürzhandel, starke muslimische Präsenz in Ostafrika und Indien. Dennoch wurde die Reise als großer Erfolg gefeiert: Der Seeweg war endlich, wenn auch nicht so sehr gefunden, so doch erstmals in ganzer Länge befahren worden. Wichtig dürften wohl zwei Erkenntnisse gewesen sein: Dass ein erheblicher militärischer Einsatz nötig sein würde, um den Pfefferhandel umzuleiten, da man nicht mit einer derart massiven arabischen Präsenz vor Ort gerechnet hatte, dass aber die Pfefferpreise in Calicut (nur 1/20 der Preise in Alexandria) so niedrig waren, dass der zu erwartende Gewinn in Europa den hohen Einsatz rechtfertigte. Also kam es zu einer neuen Grundsatzdiskussion, bei der Risiken und Chancen des Engagements in Asien und die atlantische Option (Handel mit Guinea) gegen die asiatische Option (Handel mit Indien) abgewogen wurden. Vielleicht hatte Spanien doch das bessere Ende erwischt? Die riskante Variante setzte sich durch. Die zweite Flotte unter Pedro Alvares Cabral, 1500 ausgesandt, „entdeckte“ nicht nur unterwegs am 22.4.1500 Brasilien⁵⁸, sie war auch eine beträchtliche Streitmacht von 13 schwer bewaffneten Kriegsschiffen mit 1500 Mann, die den lokalen Widerstand problemlos brechen konnte. Erst nach Cabrals Rückkehr wurde die endgültige Entscheidung getroffen, ein „Seeimperium“ im Indik zu errichten. Manuel I. legte sich 1501 den Titel „König von Portugal und der Algarve, Herr der Eroberungen, der Seefahrt und des Handels mit Indien, Äthiopien, Arabien und Persien“ zu, der sehr präzise die eigentliche Absicht zum Ausdruck brachte, die Seefahrt und den Handel im Indik zu erobern, nicht aber die Länder selber. Also: Hegemonie und nicht Imperium!

In den folgenden Jahren kam es zu einer beispiellosen Kraftanstrengung, die Zug um Zug den portugiesischen Machtbereich im

⁵⁸ Vgl. dazu Samuel Eliot Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A.D. 1492-1616*. New York: Oxford University Press 1974.

Indik ausweitete⁵⁹. 1501-1505 wurden insgesamt 85 Schiffe mit 7000 Mann nach Indien entsandt. Eine komplette Hin- und Rückfahrt erstreckte sich über 23.000 Seemeilen, also etwa eine Umrundung des Globus in Höhe des Äquators, und dauerte 18 Monate. Dies war fast schon eine Überdehnung von Anfang an gemessen an den bloßen 6-8 Wochen, die die spanischen Silberflotten von Sevilla nach Vera Cruz in Mexiko benötigten. Auch, die alte Route durch das Rote Meer nach Asien war 7000 Seemeilen kürzer. Aufgrund der vielen Zwischenhändler und Umladevorgänge stiegen dort die Preise zwischen Calicut und Kairo allerdings um das 20-30 fache⁶⁰. Das war der Spielraum, den Portugal zu nutzen hatte. Wettbewerbsfähig konnte es nur sein, wenn seine Transaktionskosten geringer waren als die Preisdifferenz zwischen Calicut und Antwerpen. War das nicht der Fall, blieb nur militärischer Druck, der die Transaktionskosten weiter in die Höhe trieb - ein echtes Dilemma von Anfang an. Zunächst wurde das benachbarte und mit Calicut in Konflikt liegende Cochin als Kooperationspartner ausersehen, ähnlich wie man in Ostafrika mit Malindi versus Mambasa verfahren war. Das Problem war nur: Solange die Flotte vor Ort war, konnte jeder Widerstand gebrochen, der Handel regelrecht erzwungen werden. Was war aber, wenn die Flotte wieder abgefahren war? Dann kehrten wie Guerilleros die arabischen Händler zurück und nahmen ihre Geschäfte mit den indischen Fürsten wieder auf. Also musste eine permanente Struktur geschaffen, Garnisonen angelegt, eine Flotte vor Ort unterhalten werden, die nicht unter hohen Verlusten (Schiffbruch) immer wieder von Portugal heran zu führen war.

Aufgrund dieser Überlegungen wurde 1504 der Estado da India gegründet, der im gesamten 16. Jahrhundert ein Unternehmen der

⁵⁹ R.S. Whiteway, The Rise of Portuguese Power in India 1497-1550. London 1967.

⁶⁰ Diffie/Winius 1977, S. 205.

Krone blieb⁶¹. Dem Anspruch nach umfasste dieser die gesamte Region zwischen dem Kap und Japan. Regiert wurde der Estado nach Lissaboner Muster von einem Staatsrat (Conseho da Estado). In Lissabon hatte man bereits 1501 die Casa da India als Kolonialministerium gegründet, in der alle früheren Kolonialbehörden aufgegangen waren und die militärische wie kommerzielle Aufgaben in sich vereinigte. Erst das verbündete Cochin und später die weiter nördlich gelegene Insel Goa (1510) wurde zur Hauptstadt des Estado und Sitz des Gouverneurs. Wenn es nur Landmächte gibt, war eine Insel gut zu verteidigen. Bereits 1502 und 1503 kam es zu ersten Gefechten. Da Gama versenkte auf seiner zweiten Reise eine arabische Flotte vor der Malabarküste, Duarte Pacheco Pereira besiegte ein indisch-muslimisches Heer in Cochin. Es stellte sich rasch heraus, dass die den Nahkampf suchenden arabischen Dhaus den in Schlachtordnung (Linie) operierenden Karavellen, die mit ihren Geschützen die Dhaus auf Distanz hielten, hoffnungslos unterlegen waren.

Der Vorteil der Araber, als kommerziell interessierte Individuen ohne staatliche Absicherung zu agieren und damit keine Steuern, sondern nur lokale Zölle zu zahlen, also nur auf den Markt als Regulationsinstanz zu vertrauen, stellte sich jetzt als Nachteil heraus. Es gab seit dem Rückzug der Chinesen aus dem Indik keine zentrale Macht mehr, die das öffentliche Gut Sicherheit hätte bereitstellen können, die den Handel zu garantieren vermochte. Portugal stieß in ein echtes Vakuum, das durch ein neues Regime gefüllt werden sollte. Damit stellte sich nicht nur die Frage: Welche Route war billiger? Sondern auch: Welche Route war sicherer bzw. konnte überhaupt passiert werden? Das Vakuum erklärt auch, warum Portugal mit so wenigen Schiffen, wenn sie konzentriert zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort eingesetzt wurden, eine so hohe Effektivität er-

⁶¹ Vgl. dazu J.B. Harrison, Asia and Africa. In: Kap. XVII von Bd.3 der New Cambridge Modern History. Cambridge 1971. S.532-558.

zielen konnte. Dazu war die Kenntnis der Monsun-Perioden notwendig. Der Monsun bestimmte die Fahrpläne und Haltepunkte des gesamten Schiffsverkehrs im Indik und damit auch die Plätze, die die Portugiesen erobern bzw. befestigen mussten.

Francisco de Almeida wurde 1504-1507 erster Vizekönig in Indien⁶². Er bekam 1505 die Instruktion, das geopolitisch inspirierte System zur Herrschaftssicherung im Indik zu errichten. Dazu gehörte die Eroberung von Kilwa und Mombasa an der ostafrikanischen Küste als Zwischenstationen sowie Forts in der Nähe von Goa und am Eingang des Roten Meeres, um den arabischen Gewürzhandel an neuralgischen Punkten zu blockieren. Ein Jahr später folgten die Befehle, das System nach Osten auszudehnen, sich in Ceylon und Malacca festzusetzen. Angesichts der Entfernungen vertrat Almeida das Konzept, die Herrschaft über die Region durch eine mobile Flotte und nur zwei bis drei kleine Stützpunkte zu sichern, weil er fürchtete, dass eine flächendeckende Überziehung des riesigen Gebietes mit Garnisonen Portugals Kräfte bei weitem überfordern würde. Sein Nachfolger Alfonso de Albuquerque, Vizekönig von 1509-1515, vertrat dagegen das Konzept einer Kombination von beweglicher Flotte und eines ganzen Systems von Küstenforts nach venezianischem Muster im Mittelmeer. Solche Forts, am besten auf einer vorgelagerten Insel errichtet, waren nahezu uneinnehmbar, da die lokalen Fürsten nicht über Artillerie verfügten und die Besatzung auch nicht ausgehungert werden konnte, da der Nachschub über See erfolgte. Sein Plan sah vor, vier große Forts in Aden, Diu, Hormuz und Goa sowie kleinere Forts und Faktoreien in Cochin, Camanore und Quilon zu errichten. Pro Fort veranschlagte er 500-1000 Mann Besatzung, pro Faktorei 300 Mann und für die Flotte 1600 Mann⁶³. Auch wenn er den richtigen geopoly-

⁶² Zum Flottenaufgebot Almeidas gehörte auch ein gewisser Magelães, der 15 Jahre später als Magellan in spanischen Diensten auf der Westroute via Pazifik in den Estado da India vorstoßen und den portugiesischen Anspruch in Frage stellen sollte.

⁶³ Whiteway 1967, S. 172.

tischen Blick hatte und die strategisch (Forts) bzw. kommerziell (Faktoreien) wichtigsten Punkte identifizierte, so war es doch ein vermessener Plan, mit 4500-6500 Mann einen ganzen Ozean dauerhaft kontrollieren zu wollen. Der Plan konnte nicht realisiert werden, weil Portugal Mühe hatte, selbst diese bescheidene Personalstärke dauerhaft zu garantieren. Albuquerque setzte sich dennoch gegenüber dem schwankenden König durch und wurde zum eigentlichen Eroberer, der in wenigen Jahren dank der Schiffsartillerie wichtige Häfen (Goa 1510, Malacca und Hormuz 1511, Bantam 1512 und Calicut 1513) eroberte. Die Molukken wurden erstmals 1513 erreicht, ein Angriff auf Aden, dem Tor zum Roten Meer, scheiterte allerdings an der starken Befestigung. Die Insel Socotra (1507) war nur ein schwacher Ersatz.

Während der lokale Widerstand rasch gebrochen werden konnte, ein Hilfesuch des Herrschers von Malacca an den chinesischen Kaiser unter Berufung auf die alte Tributpflicht blieb ungehört, regte sich seit 1505 der Widerstand mächtigerer Gegner. Venedig hatte dem Tordesillas-Vertrag, selbst der da Gama-Reise, wenig Aufmerksamkeit geschenkt und führte 1499-1503 noch einen kostspieligen und verlustreichen Krieg mit den Osmanen um Besitzungen in Griechenland, obwohl es angesichts der portugiesischen Herausforderung doch eigentlich in eine gemeinsame Interessenlage mit den Osmanen getrieben wurde. Aufgeschreckt wurde es durch die erste Unterbrechung des Pfefferhandels in Alexandria und Beirut (1502-1505). Damit war Venedig wie Portugal in eine Zweifronten-Situation geraten. Sollte Venedig mit Portugal gegen die Osmanen kooperieren, was das religiöse Motiv gebot, oder sollte Venedig mit den Osmanen gegen Portugal kooperieren, was das kommerzielle Motiv gebot? Auch wenn Venedig vier Ingenieure an die Malabarküste schickte, um die lokalen Herrscher im Bau und im Umgang mit Kanonen zu unterweisen, weil klar war, dass der entscheidende Vorteil

Portugals in Asien in der Artillerie lag⁶⁴, entschied sich Venedig zunächst für die erste Alternative. Portugal schickte 35 Schiffe ins östliche Mittelmeer, die aber nicht zum Einsatz kamen, da ihre Order lautete, die osmanische Galeeren-Flotte nur auf offener See anzugreifen, was diese tunlichst vermied. Obwohl am europäischen Ende der sich anbahnenden neuen Großkonstellation Portugal und Venedig die eigentlichen Rivalen waren, kam es nie zur militärischen Konfrontation, einer Art venezianisch-portugiesischem Ausscheidungskampf, wie das zwischen Venedig und Genua, Portugal und den Niederlanden, Spanien und England oder den Niederlanden und England der Fall war. Der Konflikt wurde immer nur indirekt auf dritten Schauplätzen ausgetragen, wobei Venedig mit den Mameluken und später den Osmanen und Portugal mit Genua und Florenz koalierte. Die Italiener engagierten sich also auf beiden Seiten als Finanziers.

Unter dem Eindruck rückläufiger Gewürzlieferungen nach Kairo/Alexandria kam es 1507-1509 zu einer massiven militärischen Reaktion der Mameluken gegen Portugal aus dem Roten Meer heraus, die von Venedig finanziell unterstützt wurde. Erst der Frieden mit den Osmanen 1503 hatte diese Variante möglich gemacht. Das Problem war nur, dass in Ägypten kein Holz zum Bau einer Flotte verfügbar war. Dieses hatte zuvor aus dem Schwarzen Meer importiert werden müssen. Die Holzflotte wurde aber vor Rhodos von den Kreuzrittern, dem letzten christlichen Vorposten im östlichen Mittelmeer, angegriffen, die so den Portugiesen in die Hände spielten. Nur zwei Fünftel der Ladung erreichte Alexandria. Das Arsenal in Suez konnte nur eine bescheidene Galeerenflotte bauen. Die stieß unter dem Kommando von Hussain bis nach Nordindien vor und vereinigte sich dort mit der gujaratischen Flotte. So musste Portugal 1508 seine erste, wenn auch nicht dramatische Niederlage vor Chaul gegen

⁶⁴ Whiteway 1967, S. 37.

diese vereinigte Flotte hinnehmen. Dafür gelang die Eroberung des arabischen Muskat. Im folgenden Jahr kam es dann zur vorerst entscheidenden Seeschlacht vor Diu (Nordindien). Die mittelalterlichen Galeeren der Mameluken, Gujarats und Calicuts standen den zahlenmäßig schwächeren, aber moderneren portugiesischen Galeonen gegenüber. Die Galeeren waren für den Nahkampf gebaut und suchten den Kampf Mann gegen Mann auf Deck. Die Galeonen, mit 30-40 Kanonen ausgestattet, waren für den Distanzkampf gebaut und suchten den Kampf Schiff gegen Schiff. Die vereinigte Flotte lag vor Anker und wurde von den portugiesischen Geschützen zerstört, ohne dass die Galeeren die Chance gehabt hätten, ihre Kampftaktik zum Einsatz zu bringen. Da die mamelukischen Galeeren aus dalmatinischer Eiche gebaut und mit türkischen Bronzekanonen bestückt waren, handelte es sich zumindest der Ausrüstung nach um eine innereuropäische Auseinandersetzung⁶⁵. Almeida, der portugiesische Oberbefehlshaber, errang einen großen Sieg, der die Position Portugals im Indik festigte und eine nahezu 100jährige Herrschaft begründete.

Der Begriff hegemonialer Ausscheidungskampf, der zur Charakterisierung der Schlacht vor Diu in der Literatur⁶⁶ verwendet wird, ist vielleicht zu hoch gegriffen, da Portugal keine ebenbürtige Seemacht im Indik, sondern nur eine Ad hoc-Koalition von allenfalls zweitrangigen Mächten gegenüber gestanden hat. Dies wäre der Fall gewesen, wenn z.B. die venezianische Kriegsflotte nach Lissabon entsandt worden wäre, um das Auslaufen der Karavellen nach Indien zu blockieren. Dennoch war die Schlacht vor Diu zweifellos eine der großen historischen Schlachten der Weltgeschichte. Bei einer portugiesischen Niederlage wäre Europa möglicherweise erst 100 Jahre später massiv in Asien eingedrungen, hätten vermutlich die Os-

⁶⁵ Details der Schlacht vor Diu bei Padfield 1979, Bd. 1.

⁶⁶ George Modelski/William R. Thompson, *Seapower in Global Politics*, 1494-1993. Houndmills 1988, S.21; Waren Rasler/William R. Thompson, *The Great Powers and Global Struggle 1490-1990*. Lexington 1994, S.17.

manen die portugiesische Rolle im nördlichen Indik übernommen. Jedenfalls konnte Portugal seitdem das indische Handelszentrum Cambai in Gujarat kontrollieren. Das Übergabeangebot für Diu wurde abgelehnt, weil man zum damaligen Zeitpunkt noch auf eine reine Seestrategie setzte und mangels Personal eine zu große Zersplitterung der wenigen Soldaten auf zu viele Garnisonen vermeiden wollte.

Die kritischen Jahre bis 1513 zeigten mithin ambivalente Ergebnisse. Einerseits gelang es, Calicut, das Handelszentrum im Süden, zu erobern, die Molukken zu erreichen und die javanische Flotte vor Malacca zu zerstören und damit den lokalen Widerstand weiter östlich zu brechen, andererseits misslang der Versuch Albuquerque, Aden zu erobern, musste es versäumt werden, Diu zu besetzen. Es zeigte sich bereits in diesem frühen Stadium, dass die portugiesischen Kräfte zwar, wenn sie konzentriert auftraten, den lokalen Mächten militärisch hoch überlegen waren. Die großen Entfernungen und zahlreichen Orte, die es zu erobern und zu sichern galt, bargen aber die Gefahr der Überdehnung. Insofern war Albuquerque mit seinen weitreichenden Plänen der Hybris der Macht erlegen.

Als im Jahre 1516 die Nachricht in Goa eintraf, dass die Mameluken noch einen letzten Versuch unternahmen, eine neue Galeerenflotte rüsteten, um ihrerseits den Jemen und damit Aden zu erobern, entsandte Portugal eine Flotte bis ins Rote Meer, die erste europäische überhaupt. Diese Flotte musste 1517 vor Jiddah allerdings eine empfindliche Niederlage hinnehmen. Inzwischen waren nämlich nicht mehr die Mameluken, sondern die Osmanen, die gerade Ägypten erobert hatten, der neue Gegner. Diese hatten die mamelukische Flotte im Roten Meer gleich mit übernommen. Der Fehlschlag von Jiddah führte auf seiten Portugals zu einem grundsätzlichen Strategiewechsel. Wenn man Aden, das Tor zum Roten Meer, nicht erobern und auch nicht die direkte Seeherrschaft im Roten Meer erringen konnte, dann blieb

nur die Blockade zur Einfahrt durch eine jährlich von Goa zu entsendende Flotte. Auch hier bestimmte der Monsun den Zeitpunkt, wann dort die arabischen Handelsschiffe aufkreuzten. Die Frage des Erfolgs musste über die portugiesische Globalstrategie entscheiden. Die Route durch das Rote Meer war die wichtigste, da sie am kürzesten und kostengünstigsten war. Nur wenn es gelang, sie effektiv zu blockieren, konnte die Masse des Gewürzhandels tatsächlich auf die Kaproute umgelenkt werden. Die Alternative der vielen Einzelblockaden der indischen Häfen war zu aufwendig. Wenn die Blockade des Roten Meers scheiterte, die Kaproute also nur das aufnehmen konnte, was portugiesische Faktoreien selber vor Ort erstanden hatten, dann blieb nur noch die zweitbeste Alternative: Kontrolle der innerasiatischen Seeverbindungen, um den arabisch-indischen Handel zu besteuern. Damit geriet Portugal aber in den Widerspruch zwischen dem Interesse des Estado da India nach hohen Steuereinnahmen vor Ort und dem Interesse der Casa da India nach hohen Einnahmen aus dem Staatshandel mit Europa für die Krone in Lissabon.

Weiter östlich lag der Fall ganz anders. Zwar gelang es 1518, Colombo zu erobern und damit den Zimthandel ins Visier zu nehmen, die 1519 einsetzenden Versuche zur Öffnung Chinas 1519-1521 wurden aber von den chinesischen Küstenflotten abgewehrt⁶⁷. Der Versuch Thomas Pires' (1520-21), mit dem chinesischen Hof diplomatische Beziehungen aufzunehmen, scheiterte an der Passivität der Chinesen⁶⁸. 1522 wurde Portugal nach einer Niederlage im Perlflussdelta aus Kanton vertrieben. Was blieb, war die geduldete Enklave Macao am Rande des Deltas. Sobald ein wirklich mächtiger Akteur wie China ins Spiel kam, zeigten sich die Grenzen der portugiesischen Macht. Der via Macao abgewinkelte Handel war eine Novität, da erstmals zwischen Euro-

⁶⁷ Chang T'ient-tse, *Sino-portuguese Trade from 1514 to 1644: A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*. Leyden 1934.

⁶⁸ Chang T'ient-tse, *Malacca and the Failure of the First Portuguese Embassy to Peking*. In: *Journal of Southeast Asian History* 3.1962, 2. S. 45-64.

pa und Asien direkte Beziehungen ohne arabische Zwischenhändler hergestellt wurden, nur dass Portugal jetzt als Zwischenhändler asiatischer Waren fungierte, da es keine eigenen anbieten konnte, die auf chinesisches Interesse gestoßen wären. Trotz gegenseitigem Handelsinteresse blieb das Verhältnis gespannt und von Missverständnissen durchsetzt. Portugal wollte mindestens als ebenbürtiger Partner auftreten, während für die Ming nur eine Unterordnung im Sinne des Tributhandels in Frage kam. An den Rändern des Reiches lebte das Bewusstsein der chinesischen Hegemonialordnung also immer noch fort.

Mitte der 1530er Jahre hatte Portugal mit etwa 300 hochseetüchtigen Schiffen im Indik und bis zu 50 Küstenforts in Afrika und Asien den relativen Gipfel seiner Macht erreicht, und dennoch war das Ergebnis ambivalent. Im Osten reichte die portugiesische Macht bis Malacca⁶⁹. Im indonesischen Archipel musste man sich der spanischen Konkurrenz erwehren. Am stärksten war die Position an der ostafrikanischen und an der westindischen Küste einschließlich Ceylons. Durch die Eroberung von Hormuz wurde zwar der Zugang zum Persischen Golf kontrolliert und konnte die „persische Karte“, also das Schisma zwischen den sunitischen Osmanen und den schiitischen Assaviden ins Spiel gebracht werden, der Zugang zum Roten Meer blieb aber mehr oder weniger offen. Der Versuch, mit Abessinien einen Bündnispartner am Roten Meer aufzubauen, stellte sich angesichts der Schwäche des Landes als vergeblich heraus. Portugal musste eher verhindern, dass Abessinien von den Osmanen überannt wurde. Seit 1531/33 rüsteten nämlich die Osmanen im Roten Meer und eroberten 1538 ihrerseits Aden. 1541 drang Portugal letztmalig ins Rote Meer ein und versuchte erfolglos, Suez zu belagern. 1546 erreichten die Osmanen Basra und drangen umgekehrt im Persischen Golf vor. 1551 wurde Muskat erobert, 1552 und 1554 osmanische Angriffe auf Hormuz abgewehrt, um nur

⁶⁹ Vgl. Peter Borschberg (Hrsg.), *Iberians in the Singapore-Melaka-Area (16th to 18th Century)*. Wiesbaden 2004.

die wichtigsten Schauplätze des anhaltenden portugiesisch-osmanischen Konflikts vorerst zu streifen⁷⁰.

Das Resultat der zwischen 1498 und 1554 wechselnden Konstellationen war ein Patt im Arabischen Meer, bei dem sich im Indik Portugal und die Mameluken bzw. Osmanen gegenüberstanden, wobei das schiitische Persien, seinerseits mit den Osmanen in Konflikt, als halber Partner der Portugiesen auftrat. Gujarat und Calicut waren eher Nebenschauplätze. Abessinien war eher Last als Unterstützung. Im Hintergrund agierten Venedig auf muslimischer und Genua auf portugiesischer Seite. Verschränkt war der Konflikt im Indik mit dem Konflikt im Mittelmeer. Hier waren Spanien und die Osmanen die Hauptgegner, verfolgte Venedig eine Schaukelpolitik, mischten diverse kleinere Akteure wie die Johanniter auf Rhodos bzw. Malta auf christlicher Seite und die nordafrikanischen Fürstentümer auf osmanischer Seite mit. Frankreich, das Spanien in Schach hielt, war hier Verbündeter der Osmanen. Nach der Personalunion von Spanien und Portugal 1580 formierte sich zwar ein starker Block, der die Koordination des europäischen und asiatischen Schauplatzes zuließ, gleichzeitig geriet Portugal aber in den Sog des spanisch-niederländischen Konflikts, zumal auch die Niederländer Ende des 16. Jahrhunderts in Asien auftauchten. Insgesamt handelte es sich also um eine hoch komplexe und nur schwer zu handhabende Gemengelage, bei der gleich mehrere Hegemonial- und Imperialkonflikte ineinander verwoben waren.

In Indien und Ostafrika war es Portugal gelungen, den örtlichen Widerstand zu brechen, der Gegenexpansion von Seiten der Osmanen, die die alten Handelsrouten unter ihrer Kontrolle wieder restaurieren wollten, konnte Portugal aber nur defensiv begegnen, zumal die Osmanen im muslimischen Asien als neue

⁷⁰ Vgl. dazu auch Charles R. Boxer, A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540-1600. In: Journal of Southeast Asian History 10.1969, 3. S. 415-428.

Schutzmacht empfunden wurden. 1564 sandte z.B. Aceh einen Botschafter mit einem Hilfsgesuch nach Konstantinopel, das mit der Lieferung von Rüstungsgütern sowie der Entsendung von Kanonengießern, Ingenieuren und 500 Soldaten beantwortet wurde. Damit scheiterte auch der Versuch, den wieder aufgelebten Gewürzhandel via Aceh zu unterbinden.

Ein guter Indikator für das Resultat der portugiesischen Bemühungen, den Gewürzhandel auf die Kaproute umzuleiten, ist das jährliche Volumen des Pfeffers und anderer Gewürze, die über Venedig (alte Route) bzw. Lissabon (neue Route) nach Europa gelangten.

**Tab. 6.1: Pfeffer- und Gewürzimporte von Venedig und Portugal
1496-1531**

	Venedig in bales			Portugal in quintals
	via Alexandria	via Beirut	gesamt	via Lissabon
1496	2401	4300	6701	
1497	2400	2639	5039	
1498	2155	3000	5155	
1501	1025	654	1679	
1502	1102	400	1502	
1503	0	0	0	32.000
1504	1160	1100	2260	12.035
1505	0	0	0	23.147
1506	keine Fahrt	2000	2000	18.291
1507	1000			
1508	keine Fahrt			
1509	900			
1510	keine Fahrt			
1511	1190			
1512	300	800	1100	
1513				32.844
1514		1969		30.777
1516		1800		
1517	180	750	930	48.062
1518	150			
1519	225	280	505	37.373
1521	432	643	1075	
1522	120			
1523	114	60	174	> 12.070
1524	200			
1525		600		
1526				23.050
1528		700		
1529	> 880			
1530	0			18.164
1531	80	2190	2270	20.586

Quelle: Wake 1979, S. 400-403.

Auch wenn die Daten unvollständig sind, so ergeben sie doch ein klares Bild: In Alexandria und Beirut, wo die venezianischen Galeeren die Gewürze aufnahmen, war erstmals 1502 ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, der Venedig in Alarmzustand versetzte. 1503 wurde der Handel sogar völlig ausgesetzt. Bis 1510 gab es von Jahr zu Jahr große Schwankungen. Seitdem stabilisierte sich das Volumen des Gewürzhandels halbwegs auf einem Niveau, das maximal ein Fünftel des Volumens von 1498 ausmachte. Nicht erfasst ist allerdings der Handel auf den Karawanenrouten via Persien und Trapezunt am Schwarzen Meer nach Europa. Portugal importierte 1503 erstmals direkt größere Mengen, musste aber auch starke jährliche Schwankungen hinnehmen. Der Höhepunkt wurde 1517 erzielt. Danach war das Volumen wieder leicht rückläufig. Seit den 1530er Jahren ging das portugiesische Importvolumen wieder zurück, während das venezianische wieder anstieg.

Damit lässt sich die generelle Aussage treffen, dass Portugal weit davon entfernt war, den Gewürzhandel umzulenken. Erfolgreich war es nur zu Beginn des 15. Jahrhunderts. Hier hat das Überraschungsmoment und die Schwäche des Mamelukenreiches in seiner Endphase eine Rolle gespielt. Der Handel stabilisierte sich seit den 1520er Jahren mehr oder weniger auf den alten Routen. Dies änderte sich erst im 17. Jahrhundert, als die Portugiesen aus dem Geschäft waren⁷¹. Die jährliche Verteilung des Pfeffers zwischen Lissabon und Venedig hing offenbar weniger von kommerziellen Faktoren, sondern vom wechselnden Schlachtenglück im Arabischen Meer und der Fähigkeit Portugals ab, die immer wieder aufreißenden Schlupflöcher zu stopfen. Seit nicht mehr die Mameluken, sondern die Osmanen eine starke

⁷¹ Vgl. dazu die Arbeiten von Nils Steensgard, Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century. Kopenhagen 1973; ders. The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Company and the Decline of the Caravan Trade. Chicago 1974; ferner C.H.H. Wake, The Volume of European Spice Imports of the Beginning and the End of the Fifteenth Century. In: The Journal of European Economic History 15. 1986. S. 621-635.

präsenz im Roten Meer und später sogar im Persischen Golf zeigten, schrumpfte der portugiesische Marktanteil deutlich. Portugal errang zwar eine messbare Position im Gewürzhandel mit Asien, von einer stabilen Dominanz oder gar der völligen Umleitung auf den Atlantik konnte allerdings keine Rede sein⁷². Wirklich stark war Portugal zwischen 1503 und 1550. Seitdem zeigten die Gegenoffensiven ihre Wirkung, der portugiesische Marktanteil nahm wieder ab.

Die Daten zeigen auch, warum Venedig über das ganze 16. Jahrhundert hinweg am alten System festhielt und nicht selber im Atlantik aktiv wurde. Nach ersten schmerzhaften Einbrüchen konnte es noch lange eine wichtige Rolle im Handel mit der Levante spielen. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurde die venezianische Position sogar wieder stärker. Der Preis war allerdings die Unterordnung unter den Hauptwidersacher, die Osmanen, nachdem die Mameluken, eher Partner, ausgefallen waren. Dies führt zu dem Schluss, dass es im fraglichen Zeitraum im Mittelmeer einen Hegemoniewechsel von Venedig zu den Osmanen gegeben hat. Dies war in der Tat nach dem zweiten Seekrieg (1499-1503) zwischen beiden Mächten der Fall.

Das andere große Ziel der Portugiesen, christliche Bündnispartner im Rücken der Muslime zu finden und so den Kreuzzug wieder aufzunehmen, stellte sich als reine Illusion heraus. Dies wurde endgültig 1526 klar, als eine offizielle Gesandtschaft nach Abessinien entsandt wurde. Das mythische Reich des Priesterkönigs Johannes hatte zwar seinen harten Kern im koptischen Abessinien, doch war Abessinien kein militärisch relevanter Partner. Die nestorianischen Christengemeinden in Indien waren viel zu verstreut. Im Gegenteil, die Portugiesen mussten lernen, dass sich der Islam gar nicht so lange vor ih-

⁷² Steensgard und Wake widersprechen sich in dieser wichtigen Frage. Nach Wake hat Venedig im 15. Jhd. 60-70 Prozent des Pfefferhandels kontrolliert, Portugal von 1500-1550 und nochmals in den 1570er/80er Jahren 75 Prozent. Wake 1979, S. 395.

rer Ankunft entlang der alten Handelsrouten in Indien und über Indien, Malaya und die indonesische Inselwelt bis in den Süden der Philippinen ausgebreitet hatte und bereits so etabliert war, dass die jesuitischen Missionsversuche nur geringe Erfolge erzielen konnten. Die „Schlacht“ zwischen (nestorianischem) Christentum und Islam war schon vor der Ankunft der Europäer in Asien entschieden worden.

Zwei Nebenschauplätze müssen erwähnt werden, um das Bild abzurunden. Der eine war Brasilien. Die Verhandlungen über die Verschiebung der Tordesillas-Linie nach Westen hatte zwar gezeigt, dass Portugal hier durchaus Interessen hatte. Zwischen der offiziellen Entdeckung durch Cabral am 17.8.1501 und dem Beginn der 1530er Jahre passierte dort aber nahezu nichts. Brasilien diente lediglich als Zwischenstation auf dem langen Weg nach Goa, um die Schiffe zu versorgen. Seit der Flottenbau von Portugal nach Indien verlagert und statt Eiche Teak verwendet wurde, mussten die Schiffe auf der Hinfahrt nicht mehr nur Ballast mitführen, sondern wurden in Brasilien mit Holz beladen, das in Goa im Schiffsbau Verwendung fand. Zu diesem Zweck wurde 1511 in Bahia eine erste Faktorei errichtet.

Erst mit der Regierungszeit Johanns III. wurden seit 1531 Pläne zur Nutzung des Landes entwickelt. Ein Streifen entlang der Küste wurde in Donatárias aufgeteilt und Zuckerplantagen angelegt. 1533 erfolgte die Gründung der ersten Zuckermühle in Sao Vicente. Erst 1534 wurde die Küstenzone in 15 Verwaltungseinheiten (Kapitanien) aufgeteilt, die bis heute in etwa den Provinzgrenzen Brasiliens entsprechen. Von einer systematischen Kolonisierung konnte erst seit 1539 gesprochen werden, zu einem Zeitpunkt, als man den letzten vergeblichen Versuch machte, sich doch noch im Roten Meer festzusetzen. Erst 1548 wurde Bahia Kolonialhauptstadt und 1549 mit Tomé de Sousa der erste Gouverneur entsandt. Die eigentliche Blüte während der Kolonialzeit erfolgte noch viel später. Boxer datiert das „Golden

Age" Brasiliens auf die Jahre 1695-1750, als in Asien schon lange alles vorbei war⁷³.

In Brasilien war die Logik der Expansion also eine ganz andere. Hier ging es nicht um die Kontrolle der Seerouten, nicht um die Teilhabe an einem florierenden Handelssystem, nicht um die militärische Durchsetzung dieses Anspruchs gegen lokale Kräfte oder andere global Player. In Brasilien gab es keine Hochkulturen, keinen Islam, keine Exportlandwirtschaft, keinen existierenden Handel, keine mächtigen Gegner. Sollte die Kolonie einen Wert haben, musste sie erst erschlossen werden. Brasilholz, Zucker, Tabak und die Suche nach Gold waren die Motive, die reizten. Die Plantagen führten zu einer Erschließung der Küstenregion, die aber nur 30 Meilen ins Landesinnere reichte, ebenso weit wie der Radius der Ochsenkarren, mit denen der Zucker auf primitiven Feldwegen an die Küste transportiert werden konnte. Die lange vergebliche Suche nach Gold führte allerdings dazu, dass man weit ins Landesinnere über die Tordesillas-Linie hinaus vorstieß.

Eine frühe Weichenstellung wurde allerdings getroffen. Die Zuckerplantagen benötigten Arbeitskräfte, die in dem nur spärlich bevölkerten Land unter den Einheimischen kaum zu finden waren und die als Jäger und Sammler den Belastungen der körperlich harten Arbeit auch nicht standhielten. Diese gab es in Afrika. Folge war der Beginn des berühmten Dreieckshandels zwischen Europa, Westafrika und Amerika, der nicht nur in den Antillen, sondern auch im Norden Brasiliens einen seiner Eckpunkte hatte. Die Gegner in Brasilien waren also anders als in Asien nicht lokale Mächte, sondern andere europäische Kolonialmächte, erst die Franzosen und dann die Niederländer, die sich ihrerseits in Brasilien ausbreiten wollten.

⁷³ Charles R. Boxer, *The Golden Age of Brazil, 1695-1750: Growing Pains of a Colonial Society*. Berkeley 1962.

Der andere Schauplatz war der neuerliche Konflikt mit Spanien. Spanien respektierte zwar die Tordesillas-Linie im Atlantik, hatte aber keineswegs die Hoffnung aufgegeben, doch noch auf der Westroute nach Asien zu gelangen⁷⁴. Nachdem die Erkenntnis sich durchgesetzt hatte, dass Kolumbus nicht in Indien gelandet war, sondern sich im Westen ein ganz neuer Kontinent erstreckte, hinter dem sich ein neues Meer auftat, segelten spanische Schiffe unter Nutzung des Durchfahrtsrechts durch die portugiesische Zone an der brasilianischen Küste entlang nach Süden. 1516 erreichte Juan Dias de Solis den Rio de la Plata (Silberfluss), über den später ein Teil des Silbers aus Potosi illegal abtransportiert werden sollte, und erkannte, dass ganz im Süden Amerika wieder hinter die Tordesillas-Linie zurückfiel, das heutige Argentinien demzufolge wieder in die spanische Hemisphäre fiel.

1519-1521 kam es unter Führung Magellans, eines Portugiesen in spanischen Diensten, zur ersten Weltumsegelung in westlicher Richtung. Magellan erreichte erst die Philippinen und danach die Molukken auf der Westroute, sieben Jahre nachdem Portugal auf der Ostroute dort bereits gelandet war. Damit brach der Konflikt zwischen Spanien und Portugal erneut auf über die Frage, wer den Zugriff auf das zweite große Ziel neben der Pfefferküste in Indien, die Gewürzinseln, beanspruchen durfte. Es musste geklärt werden, ob die Tordesillas-Linie von Pol zu Pol auch für die andere Seite der Erdkugel gelte und in welcher Hälfte die Molukken dann lagen (spanische Position) oder ob die Tordesillas-Linie nur für die westliche Halbkugel gelte und die portugiesische Sphäre unbegrenzt nach Osten auszu dehnen sei. Selbst wenn man die portugiesische Position akzeptierte, musste angesichts der Kugelform der Erde eine zweite Demarkationslinie irgendwo im Pazifik gezogen werden. Damit rächte sich das portugiesische Bestreben, die Tordesillas-

⁷⁴ Zu den Details vgl. Parry 1965, S. 57 ff.

Linie nach Westen verschoben zu haben. In der spanischen Interpretation des Tordesillas-Vertrages waren die Molukken aus der portugiesischen Hälfte herausgewandert. Dass es tatsächlich knapp war, zeigt die erst sehr viel später mögliche Berechnung der Längengrade. Die Tordesillas-Linie liegt auf $46^{\circ},37'$ westlich von Greenwich. Auf der anderen Seite der Erdkugel entspricht das $133^{\circ},23'$ östlich. Tatsächlich liegen die Molukken auf $127^{\circ},30'$, also nur knapp in der portugiesischen Hälfte⁷⁵. 1529 wurde jedenfalls in Spanien von Ribeiro eine Weltkarte angefertigt, die die Molukken entgegen ihrer tatsächlichen Lage in die spanische Hälfte verlegte. Ein Problem dabei war die Frage, welchen Umfang die Erde tatsächlich hatte.

Der Konflikt wurde beigelegt im Vertrag von Saragossa (1529). Spanien „verkaufte“ seinen Anspruch auf die Molukken (Amboina, Banda, Ternate, Tidore) für 350.000 Golddukaten an Portugal, da man von den Philippinen aus dort bereits eine Garnison errichtet hatte. Allerdings stellte sich später heraus, dass man etwas verkauft hatte, das man gar nicht besaß, da die Inseln tatsächlich in der portugiesischen Sphäre lagen. Hintergrund des spanischen Nachgebens war die Einsicht, dass man auf der Westroute eine sehr schwache Position hatte. Eine zweite Expedition auf der Magellan-Route endete in einer Katastrophe. Umgekehrt traute Portugal sich offenbar nicht zu, militärisch seinen Rechtsanspruch auf den fernen Molukken gegen Spanien durchzusetzen.

Die Zaragossa-Linie teilte den Pazifik 17 Grad östlich der Molukken, hat aber nie die Bedeutung der Tordesillas-Linie im Atlantik erringen können. Portugal hatte zwar das Gewürzrennen endgültig gewonnen und Spanien als weiteren Konkurrenten aus

⁷⁵ Gerald Roe Crone, *Maps and Their Makers: An Introduction to the History of Cartography*. Dawson 1978, S. 54.

dem Geschäft ferngehalten. Die Westroute zu den Gewürzinseln oder weiter nach Indien wurde nie genutzt. Spanien gab seine Garnison auf Tidore (1524-1529) auf. Portugal konnte aber nicht verhindern, dass sich Spanien im Süden von Brasilien am Rio de la Plata festsetzte. 1571 besetzten die Spanier sogar die Philippinen (benannt nach Philipp II.) und gründeten Manila. Manila wurde zum Umschlagplatz eines transpazifischen Handels zwischen China und Mexiko, Spanien zu einem wichtigen Konkurrenten im China-Handel. Dieser hatte zudem den Vorteil, dass mexikanisches Silber als Zahlungsmittel für chinesischen Tee, Porzellan und Seife direkt und nicht über den langen Umweg via Europa und Indien eingesetzt werden konnte. So war die Westroute doch noch aktiviert worden. Der Acapulco-Manila-Handel markierte den frühen und langsamen Beginn des pazifischen Zeitalters.

6.5. Die hegemoniale Ordnung im Indik

Die Frage, ob und wann man von einem portugiesischen Weltsystem sprechen und was man darunter verstehen kann, hängt von den Indikatoren ab. Viele Autoren, so weit sie den asiatischen Schauplatz, also den Estado da India und/oder die Carreira da India im Auge haben, nehmen das Jahr 1498 mit der Ankunft da Gamas in Calicut als das Gründungsjahr, erkennen darin sogar einen Wendepunkt für ganz Asien. Seitdem hätten erst Portugal bis etwa 1580 und dann die Niederländer und Engländer die Geschichte Asiens maßgeblich geprägt. Dagegen steht das Argument von Chaudhury, dass der Einfluss Portugals nur oberflächlich gewesen sei. Erst die Industrielle Revolution habe den asiatischen Entwicklungsvorsprung entscheidend reduziert, erst seit 1800 sei Europa in Asien wirklich dominant geworden⁷⁶. Boxer geht noch weiter zurück und spricht von einem „Seaborne Empi-

⁷⁶ So z.B. Chaudhury 1985 und 2000.

re", das 1415 mit der Eroberung Ceutas begründet wurde und bis 1825, der Unabhängigkeit Brasiliens, gedauert habe⁷⁷. Aus dieser Perspektive wären Estado und Carreira nur Teile eines größeren Systems gewesen. Feldbauer stellt den Estado, also die Zeit von 1498-1620, ins Zentrum⁷⁸. De Oliveira Marques beschränkt sich auf die große Zeit der Portugiesen in Asien. Demzufolge dauerte das portugiesische Weltreich von der Mitte des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts⁷⁹. Modelski und Thompson unterscheiden sogar zwei Hegemoniezyklen, einen afrikanischen von 1430-1494 und einen asiatischen von 1494-1540, die sich auf das Gold aus Guinea bzw. den Pfeffer aus Indien gestützt haben sollen⁸⁰. Ein dritter brasilianischer Zyklus, der sich auf den Zucker gestützt hätte, wird nicht in Erwägung gezogen. An anderer Stelle entscheiden sie sich für die relative Stärke der portugiesischen Flotte mit dem Ergebnis, dass Portugal lediglich von 1500-1550 eine maritime Hegemonialposition eingenommen habe⁸¹, wobei allerdings nur die Flotten der europäischen Konkurrenten und nicht die Flotten in den asiatischen Gewässern zum Vergleich herangezogen wurden. Auch wenn der Datenmangel sicherlich ein Grund für diese selektive Perspektive gewesen ist, so ist die Selektion doch problematisch, war doch der Schauplatz der portugiesischen Seemacht der Indik. Gegner war hier aber erst ganz zuletzt mit den Niederländern eine europäische Macht. Eigentliche Gegner waren die Mameluken, die Gujaratis und vor allem die Osmanen neben diversen kleineren Regionalmächten. Weiter im Osten waren es die Chinesen. Also hätten die mamelukisch/osmanischen Kriegsgaleeren und chinesischen Kriegsdjunken mit portugiesischen Galeonen aufgerechnet werden müssen.

⁷⁷ Boxer 1973.

⁷⁸ Feldbauer 2003.

⁷⁹ de Oliveira Marques 2001.

⁸⁰ Modelski/Thompson 1996, S.111.

⁸¹ Modelski/Thompson 1988, S.125.

Diese Hinweise machen deutlich, dass die eingangs gestellte Frage ganz wesentlich vom Verständnis der Begriffe „Weltsystem“, „Seaborne Empire“, „Weltreich“ oder „Hegemonialmacht“ abhängt und von der Frage, welche Grundlagen dafür jeweils angenommen und wie die Resultate der Machtausübung bewertet werden. Das Jahr 1415 markiert den Beginn der portugiesischen Expansion, 1443 die Verleihung des Handelsmonopols südlich von Kap Bojador, die 1460er Jahre die Gründung der Casa da Guiné e da Minha und den direkten Zugriff auf das Gold aus Guinea, 1479 den Vertrag von Alcáçovas und damit die Behauptung des Handelsmonopols in Westafrika gegenüber Spanien, das Jahr 1494 die bipolare Konstellation von Tordesillas, das Jahr 1498 die Ankunft in Indien, das Jahr 1502 den Rückgang des Pfefferhandels in Alexandria, das Jahr 1504 die Gründung des Estado da India, 1509 die entscheidende Seeschlacht gegen die vereinigte mamelukisch-gujaratisch-calicutische Flotte vor Diu, 1515 die Eroberung des Estado da India durch Albuquerque.

1525 erreichte der Gewürzhandel in der Levante wieder sein altes Niveau – ein Indikator, dass die Portugiesen an der Kontrolle des Seehandels im Indik gescheitert sind. 1531 standen sie im Zenit ihrer Flottenstärke im Indik mit 200 Schiffen. Das Jahr 1548 markierte die Gründung der Kolonialhauptstadt Bahia in Brasilien, das Jahr 1550 den portugiesischen Rückzug aus Marokko, während die Osmanen von Basra aus in den Indik vorstoßen, das Jahr 1559 mit der Annexion von Damao das Ende der Expansion in Asien, das Jahr 1560 den ersten Staatsbankrott, die 1560er Jahre die Erkenntnis, dass Tordesillas nicht mehr gegen Dritte durchsetzbar war, das Jahr 1576 die erste Aufhebung des Kronmonopols im Gewürzhandel und den schrittweisen Rückzug aus Asien, das Jahr 1580 die Durchsetzung der vollen Souveränität über Ceylon und zugleich den Souveränitätsverlust an Spanien durch die Personalunion, wobei allerdings eine Teilautonomie im Kolonialreich gewahrt blieb. 1624 führte zum schrittweisen Verlust Brasiliens an die Niederländer, 1639

zur Vertreibung aus Japan, 1640 zur Wiedergewinnung der Unabhängigkeit gegenüber Spanien, 1654 zur Rückeroberung Brasiliens von den Niederländern, die 1640er/50er Jahre zur Entscheidung, Asiens zugunsten Brasiliens aufzugeben und sich politisch und kommerziell England unterzuordnen. Am Ende stand der Methuen-Vertrag von 1703⁸².

Diese keineswegs vollständige Aufzählung wichtiger Ereignisse macht deutlich, dass der Fall Portugal hegemonietheoretisch ein sehr heterogener ist, der sich einer eindeutigen kategorialen Zuordnung entzieht. Portugal war jedenfalls viel eher Seemacht als Landmacht, wollte im Estado eher die Seewege als die Territorien kontrollieren, während es sich später in Brasilien durchaus als imperiale Macht gerierte, die das Land eroberte. Überall war die Position aber fragil, in Asien aufgrund der riesigen Entfernungen und der vielen Gegner von Venedig bis China, in Brasilien, weil die Niederländer überlegene militärische Ressourcen einsetzen konnten.

Stark vereinfacht lassen sich fünf Etappen der Expansion unterscheiden: Die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts mit der Besiedlung der Atlantikinseln und der Ausdehnung des Plantagensystems und des Sklavenhandels über die Grenzen des Mittelmeers hinaus; die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts, in der der Gold- und Sklavenhandel mit Guinea hinzutraten; die Jahre 1500-1580, in denen der Gewürzhandel mit Asien im Vordergrund stand; und zuletzt die Verlagerung auf Brasilien, wo erst Zucker und Ende des 17. Jahrhunderts die Goldfunde in Minas Gerais einen letzten Boom auslösten. Als Portugal in Brasilien stark wurde, war es international bereits zweitrangig geworden. Als es international einen hegemonialen Anspruch über Afrika und das Becken des Indiks erhob, waren die Erfolge, gemessen an der relativen Position im Gewürzhandel und der

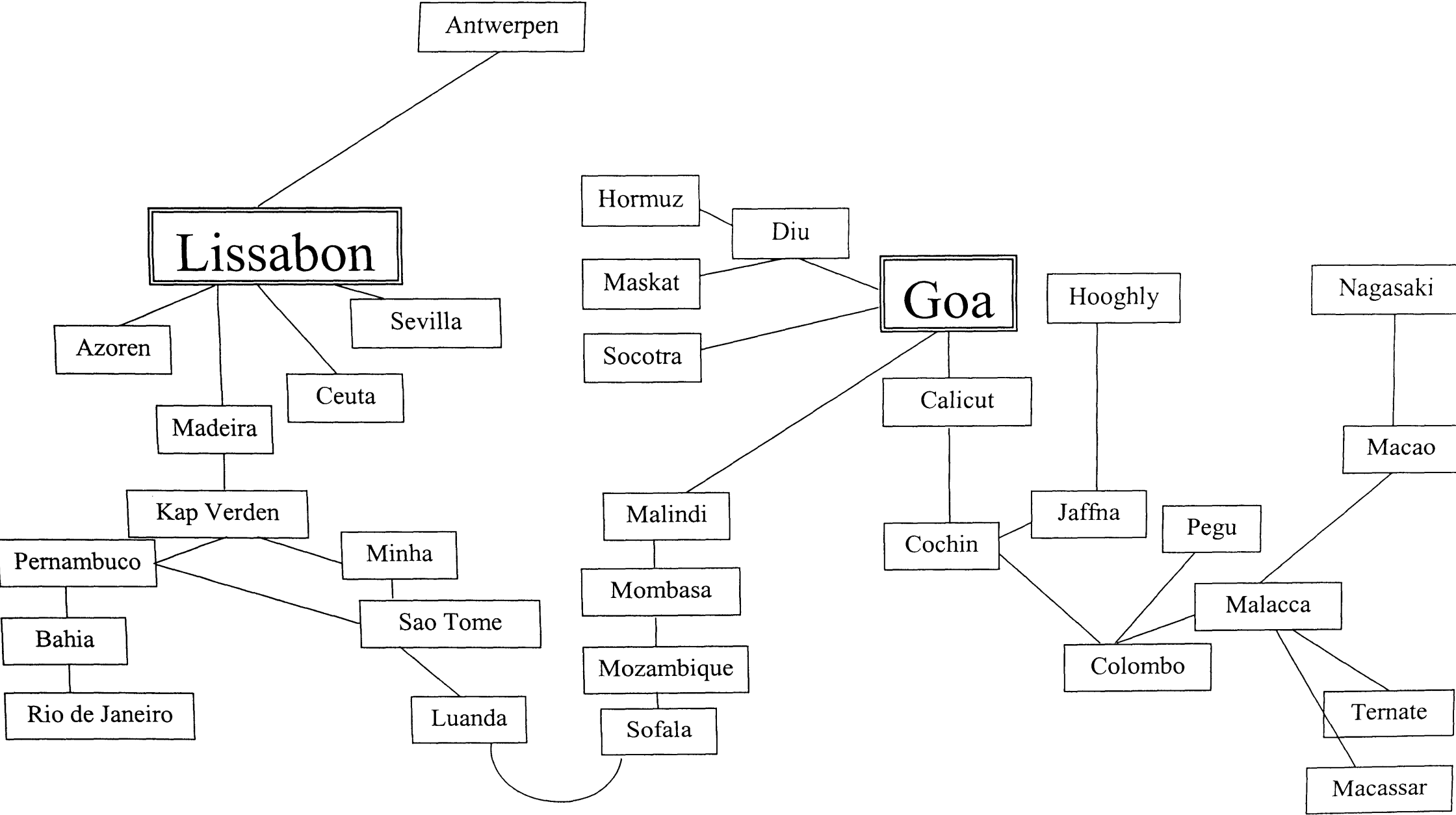
⁸² Vgl. dazu H.E.S. Fisher, *The Portugal Trade*. London 1971.

Durchsetzung des Cartaz-Systems, eher mittelmäßig. Wenn man zudem die relativen Positionen der wichtigsten Konkurrenten und deren Auf- und Abstieg berücksichtigt, wird die Sache noch verzwickter. Im 15. Jahrhundert war man Spanien überlegen, im 16. Jahrhundert gab es ein annäherndes Patt. Danach liefen die Niederlande Portugal den Rang ab. Ein Patt gab es aber auch gegenüber den Osmanen seit Mitte des 16. Jahrhunderts. China war der imperiale Koloss im Osten, an dessen Haut Portugal allenfalls kratzen konnte. Reich gesegnet war Portugal also vor allem mit Rivalen. Dass es an allen Fronten kämpfte, wenn auch mit unterschiedlichem Erfolg, zeigt, dass es auf jeden Fall eine globale Macht war, die allerdings - eine wichtige Einschränkung - in Europa in der gesamten Zeit von Aufstieg und Niedergang kaum etwas zählte.

Eine pragmatische Antwort auf die eingangs gestellte Frage lautet: Portugal war zwischen 1494/98/1500, also dem Vertrag von Tordesillas und der Etablierung des Seewegs nach Indien, bis 1580, dem Ende der Souveränität durch die erzwungene Personalunion mit Spanien, eine Weltmacht, ohne europäische Macht zu sein, die dank der überlegenen Flotte einen Kontrollanspruch über die Hauptrouten von Lissabon bis Malacca erheben konnte. Die angestrebte Hegemonialposition war dank der geschilderten Umstände nicht so umfassend, dass beide gewünschten Ziele, nämlich die Umleitung des Gewürzhandels auf die Kaproute und die Kontrolle des innerasiatischen Handels, wirklich erreicht werden konnten. Dennoch, gemessen an den spärlichen Ressourcen des kleinen Landes, war das Ergebnis beeindruckend, zumal der Estado da India zwar das Herz, aber nicht das einzige Segment des portugiesischen Weltsystems war. Dieses teilte sich im Grunde in zwei - ein atlantisches und ein indisches -, die wenig miteinander zu tun hatten. Im Westen der berühmte Dreieckshandel zwischen Westafrika, Nordbrasilien und Portugal und die Zuckerwirtschaft, im Osten der Gewürzhandel. Zuckerplantagen und Sklavenhandel im Westen war eine pri-

vate, Gewürzhandel im Osten war eine staatliche Angelegenheit. Brasilien war eine zu besiedelnde und zu missionierende Kolonie. In Asien war beides nicht möglich oder zum Scheitern verurteilt.

Abb. 6.8: Die wichtigsten Knotenpunkte des „Portugiesischen Weltsystems“ im 16. Jahrhundert



Von Lissabon aus kontrollierte Portugal Marokko (bis 1550), die Atlantikinseln abgesehen von den Kanaren, große Teile der afrikanischen Westküste vom Kap Bojador über den Golf von Guinea bis zur Kongo-Mündung und damit den Handel mit Sklaven, Gold und Elfenbein, ferner den Nordwesten Brasiliens und den transatlantischen Dreieckshandel. Von Goa aus kontrollierte es im Becken des Indiks den Estado da India, der sich von Sofala im Süden der ostafrikanischen Küste über die Südküste der arabischen Halbinsel, die indische Westküste bis nach Ceylon und Pegu in Burma, weiter nach Malacca und bis in die indonesische Inselwelt, insbesondere die Molukken, erstreckte. Dem Anspruch nach schloss der Estado sogar China und Japan ein, wenn auch dieser Anspruch östlich Malacca keine Substanz hatte. Administrativ war der Estado in drei Subregionen geteilt, die von Sofala bis Ceylon, von Ceylon bis Pegu und von Pegu bis China reichten. Dieser Anspruch stützte sich neben der Hauptstadt Goa auf 12 weitere Städte und etwa 50 Forts und Faktoreien in der gesamten Region⁸³, mehrere Flotten, die auf dem Höhepunkt in den 1530er Jahren über 200-300 seetüchtige Schiffe umfassten, und Bündnisse mit lokalen Herrschern wie denen von Malindi in Ostafrika oder Cochin in Südindien. Hinzu kam die Duldung seitens der Chinesen in Macao oder der Japaner in Nagasaki, die allerdings auf winzige exterritoriale Enklaven beschränkt war. Der Machtbereich vieler Forts reichte allerdings auch nicht viel weiter, da die portugiesische Souveränität oft nur den Umkreis von einer Meile erreichte.

Real war die Macht im Estado an der westindischen Küste, an den zentralen Umschlagplätzen des Systems wie Hormuz, Diu, Goa und Malacca, wo auch die größten Forts errichtet worden waren.

⁸³ Eine detaillierte Auflistung aller portugiesischen Besitzungen in Afrika 1415-1800 und Asien 1498-1800 sowie sonstiger Kolonialer Hinterlassenschaften hat Marco Romerini unter diversen Adressen ins Netz gestellt. Ähnliche Seiten gibt es auch zur niederländischen, spanischen, dänischen, schwedischen, deutschen, französischen und italienischen Kolonialgeschichte. Der Wert dieser „Kärrnerarbeit“ erhöht sich dadurch, dass immer auch die Quellenmäßigen Belege angegeben sind.

Fragil war sie an der ostafrikanischen und arabischen Küste⁸⁴, nicht durchsetzbar im Roten Meer und im Persischen Golf gegen die Osmanen, die ihrerseits 1585 sogar nach Ostafrika vordrangen und kurzzeitig sogar in Mombasa ein Fort errichteten⁸⁵. Die portugiesische Flotte war zwar sehr stark, wenn sie konzentriert auftrat, aufgrund des riesigen Gebietes konnte sie aber nicht überall sein und insofern den hegemonialen Anspruch immer nur punktuell durchsetzen. Der Vorteil der Monsunperioden, berechnen zu können, wann man wo konzentriert mit der Flotte aufkreuzen musste, um eine optimale Wirkung zu erzielen, war gleichzeitig ein Nachteil. Der Monsun isolierte nämlich die Forts monatelang und verurteilte die Flotte zur Untätigkeit.

Ein guter Indikator über die relative Bedeutung der einzelnen Teile des portugiesischen Weltsystems zu Beginn des 16. Jahrhunderts ist eine Aufschlüsselung der Staatseinnahmen nach Herkunftsarten bzw. Regionen.

**Tab.6.2: Staatseinnahmen 1506 und 1518/19 in Cruzados
(Goldkreuzer)**

Herkunft	1506	1518-19
Einkommen der Krone	173.000	245.000
Zölle (Lissabon)	24.000	40.000
Gold (La Minha)	120.000	120.000
Sklaven und afrikanische Gewürze (Paradieskörner)	11.000	?
Zucker (Madeira)	27.000	50.000
Azoren	2.500	17.500
Kap Verde	3.000	?
Brasilholz	5.000	?
Asiatische Gewürze	135.000	300.000
Antwerpen u.a. Handelshäuser	?	?
gesamt	500.500 (+)	772.500 (+)

Quelle: Hess 1978, S. 33.

⁸⁴ R.B. Serjeant, *The Portuguese Off the South Arabian Coast*. Oxford 1963.

⁸⁵ Axelson 1964, S. 14.

Demnach trugen die Einnahmen aus den Kolonien etwa 1520 bereits mehr als zwei Drittel zu den Gesamteinnahmen bei mit offenbar steigender Tendenz. Wichtigster Einzelposten war der Ertrag aus dem asiatischen Gewürzhandel, der den zweitwichtigsten Posten, Goldhandel mit Guinea, schon deutlich übertraffen hatte. Wichtig waren auch noch die Einnahmen aus den Zuckerplantagen auf Madeira, während alles andere – selbst der Sklavenhandel oder der Handel mit Brasilholz – zu diesem frühen Zeitpunkt noch geringe Bedeutung hatte. Aus dem knappen Zeitraum, den die Übersicht abdeckt, wird aber bereits deutlich, wie rasch sich das Zentrum der Aktivitäten vom Atlantik in den Indik verlagert hatte. Nach 1580 dürfte das Pendel wieder in Richtung Westen ausgeschlagen sein.

Wichtigster Akteur des Systems war die Casa da India mit Sitz in Lissabon als portugiesisches Kolonialministerium. Die Casa war für alle Aspekte des Handels mit Asien, der von 1506-1570 bei den wichtigsten Waren einem strikten Kronmonopol unterworfen war, zuständig. Dazu gehörten Gewürze, Seide, Schellack und Edelmetall, die auf der Carreira da India, der 18-monatigen Indienfahrt von Lissabon nach Goa und zurück, befördert wurde. Es handelte sich also im Unterschied zu den späteren Ostindienkompanien der Niederländer und Engländer, die privatrechtlich organisiert waren und denen vom Staat Hoheitsbefugnisse übertragen waren, um eine Mischung von „absolutistischen“ und „staatskapitalistischen“ Elementen. Die Krone war zugleich politische Macht und Unternehmer im Estado, die maßgeblichen Akteure vor Ort waren Fidalgos, also Angehörige des portugiesischen Adels, die in Anspruch und Lebensstil das portugiesische Feudalsystem zu exportieren suchten⁸⁶. Das zweite Bein war die beanspruchte Kontrolle des innerasiatischen See-

⁸⁶ Charles A. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770*. Hongkong 1968; ders., *Portuguese Society in the Tropics: The Municipal Growth of Goa, Macao, Bahia, and Luanda, 1510-1800*. Madison 1965; Ivanna Elbe, *The Overseas Expansion, Nobility, and Social Mobility in the Age of Vasco da Gama*. In: *Portuguese Studies Review* 6.1997/98, 2. S.53-80.

handels. Dazu diente die juristische Konstruktion des Mare Clausum. Die portugiesische Krone reklamierte, gestützt auf den Tordesillas-Vertrag und ihre Entdeckungsfahrten, den Besitz des Meeres. Wer es befahren wollte, musste einen Passierschein (Cartaz) vorweisen, für dessen Ausstellung eine Gebühr erhoben wurde. Außerdem wurden in den von Portugal kontrollierten Häfen Zölle erhoben. Effektiv war das Cartaz-System offenbar vor allem an der indischen Westküste.

Hugo Grotius' Schrift „Von der Freiheit des Meeres“ (De mare liberum), 1609 zum ersten Mal anonym veröffentlicht als Teil eines größeren unveröffentlichten Gutachtens über das Prisengericht (De Iure praedae), das er im Auftrag der niederländischen Vereinigten Ostindischen Kompanie (VOC) 1604 verfasst hatte⁸⁷, argumentierte völkerrechtlich gegen diesen portugiesischen Anspruch. Hintergrund war das Vordringen der Niederländer in der Region ab etwa 1600⁸⁸. Anlass war die Kaperung einer portugiesischen Karacke, der Sta. Catarina, durch einen Kapitän der VOC in der Straße von Malacca. An diesem Vorfall entzündete sich innerhalb der VOC ein Konflikt, ob dieser Vorgang legal gewesen und mit den calvinistischen Prinzipien der Aktionäre der VOC vereinbar sei. Der Portugiese Seraphim de Freitas argumentierte 1625 im Auftrag des spanischen Königs Philipp IV. gegen Grotius, indem er den Mare clausum-Anspruch der Portugiesen zu rechtfertigen suchte⁸⁹. Die Intervention des Papstes durch diverse Bullen und seine Vermittlungstätigkeit beim Vertrag von Tordesillas spielten zur Begründung eine wichtige

⁸⁷ Hugo Grotius, Von der Freiheit des Meeres. Leipzig 1919 (1. Aufl. lateinisch „Mare liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana Commercii Dissertatio“ 1609); = Kapitel auf ders., Commentary of the Law of Prize and Booty. Oxford 1950 (unveröffentlicht lateinisch „De Iure Praedae Commentarius“, 1604). Zu den Details vgl. Peter Borschberg, The Seizure of the Sta. Catarina Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch-Johar Alliance (1602-ca.1616). In: Journal of South-east Asian Studies 33.2002, 1. S.31-62.

⁸⁸ Vgl. dazu Peter Borschberg, Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-Operation. In: Borschberg 2004. S.35-62.

⁸⁹ Seraphim de Freitas, Über die rechtmäßige Herrschaft der Portugiesen in Asien. Kiel 1976 (1. Aufl. lateinisch „De iusto imperio Lusitanorum Asiatica“ 1625).

Rolle. Der Vorgang ist insofern bemerkenswert, als hier nicht nur der merkantilistische Anspruch der Portugiesen und die naturrechtlich begründete Freihandelsidee der Niederländer aufeinanderprallten, sondern weil hier zum ersten Mal das liberale Denken einer wirtschaftlichen Führungsmacht formuliert wurde. Portugal verstand unter Hegemonie, auch wenn sie sich „nur“ auf das Meer bezog, eine exklusive Form politischer Machtausübung, die militärisch durchzusetzen, juristisch gegen das politisch verwandte Spanien abzusichern und durch die Kirche zu legitimieren war, während die Niederlande sich kommerziell (und später militärisch) stark genug fühlten, auf die exklusive Absicherung zu verzichten und allein auf die Kräfte des Marktes zu vertrauen. Dass der Streit erst gut 100 Jahre nach Tordesillas ausbrach, sagt etwas aus über die Verschiebung der Kräfteverhältnisse in Europa.

Im Schnitt bestand die jährliche Indienflotte aus drei bis fünf Karacken, die mehrere tausend Tonnen Gewürze und andere Luxuswaren von Goa nach Lissabon transportierten. Auf der Hin- und Rückfahrt segelten die Schiffe mit Ballast und führten nur das Edelmetall mit, mit dem die Einkäufe in Indien bezahlt wurden. Seit auch in Goa Schiffe gebaut wurden, nahmen sie beim Zwischenhalt in Brasilien Holz an Bord. Der gesamte Schiffsverkehr war bezüglich der Routen und Abfahrtszeiten strikt geregelt. Der Fahrplan hatte sich wie der innerasiatische Schiffsverkehr seit alters her an den Monsunperioden zu orientieren. Hauptroute war die Strecke Lissabon-Goa. Von dort gab es Abzweigungen nach Hormuz im Westen oder nach Malacca und von dort weiter nach Macao und Nagasaki im Osten. Nicht alle der insgesamt 27 Routen im Estado wurden gleichmäßig befahren. Über die Transportmengen gibt folgende Tabelle Auskunft:

Tab.6.3: Durchschnittliche Pfeffer- und Gewürzimporte nach Lissabon in Quintalen (gerundet)

	Pfeffer	Gewürze	gesamt
1503-1506	18 800	2 500	21 300
1513-1519	29 900	7 600	37 500
1526-1531	18 100	2 500	20 600
1547-1548	30 100	3 800	33 900
1571-1580	20 800	6 200	27 000
1581-1590	19 800	5 900	25 700
1591-1600	11 000	3 300	14 300

Quelle: Feldbauer 2003, S. 149

Pfeffer aus Indien war mit Abstand das wichtigste Gewürz. Die erste Verarbeitung des von den lokalen Produzenten gelieferten Pfeffers erfolgte bereits in der Faktorei. Er wurde geprüft, getrocknet, gewogen und in Säcke verpackt, die auch in der Faktorei hergestellt wurden. Zunächst wurde der Pfeffer nach Goa verschifft, um von dort gesammelt nach Lissabon weiter transportiert zu werden. Hinzu kamen Nelken, Muskatnuss und Muskatblüte von den Molukken sowie Zimt aus Ceylon. Die ausgewiesenen Mengen entsprechen etwa 2-3000 Tonnen pro Jahr. Dies entsprach etwa 10 Prozent der lokalen Produktion. Die übrigen 90 Prozent wurden entweder vor Ort verbraucht oder auf den alten Routen durch das Rote Meer oder den Persischen Golf⁹⁰ nach Europa verschifft. Die Zahlen belegen, dass Portugal weit davon entfernt war, ein Handelsmonopol auf den Gewürzsektor zu behaupten. Von Hegemonie kann also, soweit die Marktposition gemeint ist, weder auf den asiatischen Erzeugermärkten wie den europäischen Absatzmärkten, die Rede sein.

Über die Entwicklung des Schiffsverkehrs im 15. und 16. Jahrhundert gibt folgende Übersicht Auskunft:

⁹⁰ A.R. Disney, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*. Cambridge, Mass 1978, S. 36.

Tab.6.4: Schiffsverkehr auf der Kaproute 1497 bis 1640

Zahl der Schiffe (und Fracht in t)

Periode	Lissabon - Asien		Asien - Lissabon	
	Abfahrt	Ankunft	Abfahrt	Ankunft
1497-1500	17 (2 665)	10 (1 640)	3 (290)	2 (170)
1501-1510	151 (42 775)	135 (38 695)	88 (26 085)	73 (21 115)
1511-1520	96 (38 690)	87 (37 830)	60 (26 060)	59 (25 760)
1521-1530	81 (37 720)	67 (32 290)	55 (28 520)	53 (27 020)
1531-1540	80 (44 660)	76 (42 610)	61 (39 110)	57 (36 410)
1541-1550	68 (40 800)	56 (34 100)	58 (34 550)	52 (30 550)
1551-1560	58 (39 600)	46 (32 500)	47 (33 650)	35 (25 750)
1561-1570	50 (37 030)	46 (35 680)	45 (36 250)	40 (32 150)
1571-1580	50 (42 900)	48 (40 800)	42 (38 250)	39 (35 150)
1581-1590	59 (55 420)	45 (42 870)	51 (48 450)	42 (39 290)
1591-1600	43 (49 200)	39 (42 540)	40 (45 350)	22 (25 000)
1601-1610	71 (77 190)	45 (49 540)	36 (43 390)	28 (32 290)
1611-1620	66 (60 990)	47 (44 060)	32 (40 350)	28 (35 550)
1621-1630	60 (48 000)	39 (31 410)	28 (24 150)	19 (15 050)
1631-1640	33 (20 020)	28 (15 770)	21 (13 710)	15 (9 910)

Quelle: Feldbauer 2003, S. 144

Die Daten zeigen, dass die Zahl der auf der Carreira da India verkehrenden Schiffe im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts am höchsten war und seitdem bis 1640 kontinuierlich abnahm. Das heißt aber nicht, dass auch das Frachtaufkommen in gleichem Maße rückläufig war, da die Ladekapazität der Schiffe zugenommen hat. Trotz aller Schwankungen dürfte das Volumen zwischen 1501 und 1630 in etwa gleich geblieben sein. Die Differenz zwischen Abfahrt in Lissabon und Ankunft in Goa weist auf die nicht unerheblichen Verluste bei der Hinfahrt durch Schiffbruch oder Kaperei hin. Die Differenz zwischen Ankunft in Goa und Abfahrt nach Lissabon zeigt, dass etliche der aus Portugal stammenden Schiffe in Asien verblieben, um auf den anderen Routen des Estado eingesetzt zu werden. Erst die Ankunfts zahlen in Lissabon geben also an, welchen Marktanteil Portugal tatsächlich auf die Kaproute umleiten konnte. Zu den etwa 2-3.000 Tonnen Gewürze jährlich kamen diverse andere Gü-

ter, wobei der Anteil der Gewürze zugunsten von Textilien und sonstigen Luxuswaren, die nicht dem Kronmonopol unterworfen waren, rückläufig war. Dies zeigt, dass der private portugiesische Handel mit Asien zugenommen hat.

Insgesamt sollte der portugiesische Handel nicht überbewertet werden. Auch wenn jeder einzelne Transport hochprofitabel war, so verkehrten auf der Route Lissabon-Goa doch nur drei bis fünf Schiffe jährlich. Auf den Nebenrouten waren es eher noch weniger. Auf der berühmten Strecke Macao-Nagasaki verkehrte sogar nur ein Schiff jährlich. Am europäischen Ende war nicht Lissabon, sondern Antwerpen der Endpunkt, das Venedig den Rang als wichtigster Umschlagplatz des europäischen Gewürzhandels streitig machen sollte. An dieser Stelle offenbart sich ein zentrales Problem der Bewertung. Zweifellos hatte für die europäischen Fernhandelsstädte wie Genua und Venedig oder später Lissabon, Antwerpen oder Amsterdam der Asienhandel eine große Bedeutung und machte einen beträchtlichen Teil ihres Wohlstands aus. Doch welche Bedeutung hatte dieser Handel für Asien? Die asiatischen Produzenten waren interessiert, dass es Abnehmer für ihre Exportproduktion gab. Ob die Abnehmer Araber, Inder, Chinesen, Osmanen, Venezianer, Portugiesen oder Niederländer waren, sollte ihnen so lange gleichgültig sein, solange diese sich nicht in ihre inneren Angelegenheiten einmischten und Preise diktierten, die nicht den Marktpreisen entsprachen. Das haben die Portugiesen, etwa im Vergleich zu den Spaniern in Amerika, kaum vermocht.

Das Gesamtbild des von Portugal auf den Atlantik- und Indikrouten abgewickelten Handels dürfte im 16. Jahrhundert in etwa folgendes Aussehen gehabt haben:

Tab.6.5: Struktur des portugiesischen Außenhandels im 16. Jhd.

Region	Import aus	Export nach
Atlantik Madeira, Azoren	Zucker	Fertigwaren
Westafrika Guinea, Angola, Kongo	Gold Sklaven Elfenbein Paradieskörner	Ramschwaren
Brasilien Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro	Zucker Brasilholz Tabak Tropenholz Gold	Sklaven Fertigwaren
Indien Gujarat, Malabar, Bengalen	Pfeffer Indigo Seide Baumwollwaren Edelsteine Möbel	Edelmetall Kupfer, Blei, Quecksilber Zinnober Holz (aus Brasilien) Rüstungsgüter
Ceylon	Zimt	Edelmetall
Indonesien Sumatra, Molukken	Nelken Muskat Ingwer	Edelmetall
China	Porzellan Möbel Seide	Edelmetall
Niederlande Antwerpen, Amsterdam	Rüstungsgüter Kupfer, Blei, Quecksilber	Gewürze Luxusgüter
Sevilla	Silber	Gewürze Luxusgüter

Kompilation aus diversen Quellen

Auf der Importseite bezog Portugal aus Übersee von den Atlantikinseln Zucker; aus Westafrika, vor allem Guinea, dem Kongo und Angola, Gold, Sklaven und Elfenbein, später auch Paradieskörner; aus Brasilien Zucker, Tabak, Brasilholz und später Gold; aus Indien Pfeffer, Seide, Baumwollwaren und Edelsteine;

aus Indonesien, insbesondere Sumatra und den Molukken, Gewürze (Nelken, Muskat, Ingwer); aus Ceylon Zimt. Nach Übersee exportierte Portugal Fertigwaren für die Portugiesen in den Kolonien, Ramschwaren nach Afrika sowie Edelmetall und Rüstungsgüter nach Asien, die es aber nicht selber produziert hatte. Hinzu kam der Handel zwischen einzelnen Teilen des Systems. Sklaven wurden aus Westafrika nach Brasilien verschleppt, Holz aus Brasilien nach Indien transportiert. Lissabon selber war aber nur Durchgangsstation des Handels mit Asien. Die meisten Gewürze und Luxuswaren gingen weiter nach Antwerpen und fanden erst von dort Absatz auf den europäischen Märkten. Seit der europäischen Handelskrise von 1545-1552 traten allmählich Sevilla und Amsterdam an die Stelle von Antwerpen. Selbst in Venedig versuchte Portugal, Pfeffer zu verkaufen. Im Gegenzug wurden aus Antwerpen und Amsterdam Rüstungsgüter, Kupfer, Quecksilber, Blei und diverse Fertigwaren bezogen. Sevilla lieferte Silber, das wiederum aus Amerika gekommen war. Beides, Rüstungsgüter wie Edelmetall, waren notwendig, um die portugiesische Position in Asien zu behaupten - die Waffen aus militärischen Gründen, das Silber, um die chronisch defizitäre Handelsbilanz auszugleichen, weil Portugal - diese Erfahrung hatte Vasco da Gama schon auf seiner ersten Indienreise gemacht - nichts anzubieten hatte, was das Interesse asiatischer Kunden hätte wecken können. Also blieb nur die Alternative Gewalt oder Edelmetall. Aber weder über Waffen noch über Edelmetall verfügte Portugal in ausreichendem Maße selber. Die Waffen bzw. die Rohstoffe zur Rüstungsproduktion wie Kupfer mussten in den Niederlanden bezogen werden, das Silber beim Konkurrenten Spanien in Sevilla, das in dieser Hinsicht die bessere Hälfte der Tordesillas-Teilung zugesprochen bekommen hatte.

Aus der Struktur dieses Handels wird bereits die große Schwäche Portugals deutlich, die langfristig nicht zu kompensieren war. Im Grunde war Portugal immer nur Zwischenhändler, in Eu-

ropa gleichermaßen wie in Asien, ohne eigene Rohstoff- oder Manufakturbasis und damit auch ohne besondere Wettbewerbsfähigkeit. Rüstungsgüter, strategische Rohstoffe und Fertigwaren wurden aus den Niederlanden, dem damaligen industriellen Zentrum Europas, importiert. Bezahlt wurde in Asien mit Edelmetall, das man in Sevilla gegen Gewürze eingetauscht hatte. Insofern war Portugal in den Silberstrom eingebunden, der aus Mexiko und Peru über Sevilla nach Europa gelangte und über Lissabon nach Asien weiterfloss. Die Goldfunde in Minas Gerais (Brasilien) kamen viel zu spät, um das Blatt in Asien noch wenden zu können.

Die Carreira da India war aber nur ein Teil des portugiesischen Weltsystems. Der zweite Pfeiler war der Estado da India selber, nicht nur als Herkunftsregion der Gewürze, sondern auch als hochintegrierter Wirtschaftsraum unabhängig vom Handel mit Europa. Venedig oder Genua hatten am europäischen Ende des alten Weltsystems eine starke Position eingenommen. Dieses Segment war aber gering im Vergleich zu dem mittleren Teil des alten Weltsystems im Becken des Indiks. Portugal hatte Venedig bestenfalls ein Drittel des Handels mit Europa abjagen können. Das war im Vergleich zu Spanien, das das Gleiche auf der Westroute versucht hatte und fast gar nichts erreicht hatte, viel. Gemessen an dem innerasiatischen Handel war es aber wenig – nur zehn Prozent. Das zweite portugiesische Ziel neben dem Angriff auf das venezianische Handelsmonopol mit der Levante war deshalb, am innerasiatischen Handel selbst zu partizipieren, sei es als Zwischenhändler in Asien oder durch die Besteuerung des Schiffsverkehrs der asiatischen Händler. Damit wurde eine Route, die aus der politisch-militärischen Kontrolle des innerasiatischen Handels resultierte, mindestens ebenso wichtig wie der Profit aus der erzwungenen Umleitung des Handels. Mit Markt hatte beides wenig zu tun. Deshalb dienten die vielen Forts, die die Portugiesen in Ostafrika, in Arabien, in Indien, in Malacca, selbst in Macao, errichtet hatten, nicht

nur zur Sicherung der Kaproute, sondern auch zur Kontrolle des Indiks selber und damit der Untermauerung des Mare Clausum-Anspruches. Das Pendant zum Kronmonopol im Gewürzhandel zwischen Goa und Lissabon war das Cartaz-System, das nach der Eroberung von Diu und dem Frieden mit Gujarat 1534 nicht nur in Süd-, sondern auch in Nordindien durchgesetzt werden konnte. Es besagte, dass jedes Schiff, gleich welcher Nationalität, nur mit einer portugiesischen Erlaubnis verkehren durfte. Diese Erlaubnis wurde durch einen Cartaz (Pass) bescheinigt, für den eine Gebühr zu entrichten war.

Der portugiesische König war im Sinne der Mare Clausum-Konstruktion der Herrscher der Meere und nicht der Herrscher der Territorien. In den Häfen an den Grenzen des Meeres war ein Zoll zu zahlen, der je nach Hafen zwischen 3,5 und 8 Prozent des Warenwerts betragen konnte. Goa war die wichtigste Zollstation. Hier betrug der Zoll bis 1569 6 Prozent und wurde schrittweise bis 1659 auf 10 Prozent angehoben⁹¹. Das war der Versuch, das rückläufige Frachtaufkommen durch einen höheren Satz zu kompensieren, eine Strategie, die auch die Mameluken in ihrer Niedergangsphase verfolgt hatten. Je effektiver die Kontrolle der Häfen, desto höher war das Zollaufkommen. Die Flotten wurden unterhalten, um die lokalen Herrscher zu beeindrucken und die Piraten abzuschrecken. Die nördliche Flotte war für Diu, Damão, Bassein, Chaul und Cambay (Gujarat), die südliche für die Malabarküste zuständig. Weitere Flotten gingen nach Ceylon, Hormuz, Muskat und Mozambique. Man begann 1512 mit etwa 50 Schiffen, die in Indien oder Südostasien gebaut wurden. 1567/68 waren es bereits 90 und 1620 allein in Goa 65. Zumindest an der westindischen Küste, dem wirtschaftlichen Herzland des Indiks, und in Malacca dürfte das System recht erfolgreich gewesen sein. Insofern war das Kalkül Albu-

⁹¹ Pearson 1976, S. 40 ff.

querques, ein ganzes System von Forts zu errichten, doch aufgegangen.

Ähnlich wie der Tordesillas-Vertrag gegenüber europäischen Dritten, war der portugiesische Anspruch in Asien nur dort durchzusetzen, wo die portugiesische Flotte über die nötigen Machtmittel verfügte. Das war östlich von Malacca nicht der Fall, im Golf von Bengalen nur beschränkt, von Ceylon bis Nordindien durchaus effektiv, an der Südküste der arabischen Halbinsel dank der osmanischen Präsenz sehr fragil, in Ostafrika wiederum real und im Roten Meer und im Persischen Golf gescheitert. Aber selbst in Indien blieb das Cartaz-System lückenhaft. So gab es in den wichtigen Häfen von Chaul und Damão keine Zollhäuser.

Welche Bedeutung Cartaz und Hafenzoll potentiell haben konnte, macht eine Übersicht deutlich, die sich allerdings erst auf das Ende des 16. Jahrhunderts und damit auf die Spätphase des Systems bezieht.

**Tab.6.6: Zielgebiete des Frachtaufkommens von Indien kommend
ca. 1600 in t**

nach Westen	30.000
davon:	
Kaprouten (Lissabon)	6.000
Ostafrika	1.000
Rotes Meer	10.000
Hormuz (Persischer Golf)	10.000
Ceylon	3.000
nach Osten	20.000
davon:	
Pegu (Burma)	5.000
China + Japan	3.000
Molukken	1.000
Malakka von der Westküste	1.000
Malakka von der Ostküste	10.000
indische Küste	50.000
gesamt	100.000

Quelle: Reinhard 1983, S. 105.

Auch wenn alle Daten mit großer Vorsicht zu genießen sind, so werden doch die Relationen deutlich. Erfasst wird die Gesamttonnage der von Indien, also der West- und der Ostküste, abgehenden Schiffe in die diversen Zielgebiete. Bei einem Gesamtvolumen dieser Fracht von etwa 100.000 Tonnen im Jahre 1600 gingen nur 6.000 Tonnen, also gerade 6 Prozent, auf der Kaproute nach Lissabon. Es konnte bereits festgestellt werden, dass dieses Volumen im gesamten 16. Jahrhundert in etwa konstant geblieben ist. Die beiden alten Routen durch das Rote Meer und den Persischen Golf behaupteten jeweils etwa 10 Prozent. Ostafrika als Bestimmungsregion spielte mit 1 Prozent nur eine marginale Rolle. Etwa 30 Prozent des indischen Exports gingen nach Westen und 20 Prozent nach Osten, wobei Malakka mit 11 Prozent Durchgangshafen gewesen sein dürfte für

China und Indonesien. Der größte Posten, etwa die Hälfte des gesamten Verkehrs, war innerindischer Küstenhandel. Hierauf zielte das Cartaz-System besonders.

Diese Daten relativieren nicht nur auf eindrucksvolle Weise die These, dass Portugal den Asienhandel mit Europa umzuleiten vermochte, sie zeigen auch, dass in der Besteuerung des innerasiatischen Handels die eigentliche Einnahmequelle der Portugiesen lag. Zu unterscheiden sind dabei der portugiesische Handel zwischen Indien und Portugal im Rahmen der Carreira, der innerasiatische Handel auf portugiesischen Schiffen (Kronhandel oder lizenziert), der private portugiesische Handel in Asien sowie der innerasiatische Handel unter dem Schutz portugiesischer Pässe (Cartaz-Handel). Letzterer war für den Estado die interessante Einnahmequelle. Schiffe ohne Pass konnten aufgebracht werden. Steensgard gibt eine Übersicht über die Herkunft des Budgets des Estado in den Jahren 1584 und 1607 in der Endphase, als der Abstieg bereits im Gange war.

**Tab.6.7: Hauptposten der Einkünfte des Estado da India
1584 und 1607 in Xer.**

	1584	1607
Goa und Cochin	150.000	226.666
Hormuz	170.000	192.000
Malacca	72.000	88.800
Diu	120.000	215.550
Damao	51.520	60.000
Bassaim	138.400	123.600
Zwischensumme	701.920	906.616
sonst. Einnahmen	124.285	278.584
gesamt	826.205	1.185.200

Quelle: Steensgard 1973, S. 88

Auch wenn die Angaben nicht eindeutig sind, da nicht klar zwischen Zöllen und sonstigen Einnahmen unterschieden wird, so wird doch deutlich, dass das Aufkommen in den wichtigen Um-

schlaghäfen Goa, Cochin, Hormuz, Malacca, Diu, Damão und Bas-saim 80-90 Prozent der Gesamteinkünfte beigetragen hat. Die Zölle dürfen demnach immer den Löwenanteil zur Finanzierung des Estado beigetragen haben. Auf der Ausgabenseite waren die Hauptposten Personal (inkl. Kirche), Schiffe und Verwaltung. Pearson gibt einige Angaben über die relative Bedeutung der Zölle. Demnach betrugen sie 1545 in Goa 63 Prozent der gesamten Einnahmen, 1586-1587 57 Prozent, 1600 56 Prozent und 1616-1617 nur noch 44 Prozent⁹². Die rückläufige Tendenz könnte als Indikator für die nachlassende Fähigkeit zur Durchsetzung des Cartaz-Systems gewertet werden. Um Aussagen über eine mögliche Hegemonie Portugals über das asiatische Handelsnetz machen zu können, müsste man also wissen, wie hoch sein Marktanteil im innerasiatischen Handel als Zwischenhändler war und wie effektiv die portugiesische Besteuerung des Handels der arabischen, indischen, indonesischen und chinesischen Schiffe war, die in der Region verkehrten. Da diese Daten nicht verfügbar sind, ist jede quantifizierende Aussage äußerst spekulativ. Das potentielle Aufkommen war jedenfalls beträchtlich.

Klar wird aber ein fulminanter Widerspruch in der Logik des portugiesischen Weltsystems insgesamt. Die Casa da India, wollte sie die Einkünfte aus dem Kronmonopol maximieren, musste an einer möglichst effektiven Blockade der alten Routen interessiert sein. Dazu war der Einsatz von Kriegsschiffen, ggf. die Versenkung von Blockadebrechern oder Seegefechte mit Piraten oder anderen Seemächten, insbesondere den Osmanen, nötig, die diesen Handel auf den alten Routen erhalten wollten. Die Behörden in Goa, die ihren Aufwand im Estado selber zu finanzieren, aber auch keine Einnahmen nach Lissabon abzuführen hatten, konnten daran kein Interesse haben. Sie wollten möglichst viele Pässe ausstellen, möglichst viel Zoll vor Ort erheben. Dieses Geschäft florierte umso mehr, je weniger Handel

⁹² Pearson 1976, S. 32.

auf die Kaproute umgeleitet wurde und je mehr Handel auf den alten Routen verblieb. Also trug Goa selber dazu bei, dass trotz der Carreira die alten Routen wieder in Gang kamen. Aus der Logik von Goa diente der Einsatz der Kriegsmarine der Erzwangung der Zölle und der Sicherung des örtlichen Seeverkehrs. Die Gegenleistung für die Pässe war Rechtsprechung und Schutz der Handelsschiffe. Im Grunde wäre sogar eine klammheimliche Kooperation Goas mit den Osmanen denkbar gewesen. Beide hätten an der Besteuerung des Handels zwischen Asien und Europa partizipiert. Konfliktreich war das Verhältnis, weil Lissabon den Handel umleiten und weil Konstantinopel zeitweise selber in den Indik vorstoßen und die Rolle Portugals übernehmen wollte. Die Carreira war Staatshandel. Der Estado war feudales Rentseeking. Politische Kontrolle des Handels im Indik war die Basis seiner Besteuerung, um den Machtapparat, aber auch den feudalen Lebensstil der Fidalgos und den Prunk der Kirche zu finanzieren.

Die entscheidende Frage, ob Portugal zwischen 1515, als die wichtigsten Stützpunkte des Estado erobert waren, und 1580, als die Souveränität Portugals an Spanien verloren ging, oder bis 1600, als seine Position in Asien schrittweise an die Niederlande verloren ging, eine Hegemonialmacht war, muss für die diversen Schauplätze, aber auch für die diversen Dimensionen von Hegemonie separat beantwortet werden. Auf der Kaproute konnte Portugal bis etwa 1600 zwar eine dominante Position behaupten, doch war die Kaproute nicht dominant gegenüber den alten Routen. Deshalb vermochte es den venezianischen Konkurrenten nicht auszuschalten. Im Gegenteil, in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts war der venezianische Anteil dank der Expansion der Osmanen nach Süden wieder gewachsen. Die spanischen Ambitionen konnten hingegen in Tordesillas und Zaragossa zweimal erfolgreich abgewehrt werden. Auf dem Nebenschauplatz Brasilien verfolgte Portugal eher eine klassische imperiale Politik. Bleibt der Estado als eigentliche Sphäre einer portu-

giesischen Hegemonie. Zwischen Sofala und Malacca war Portugal 80 Jahre lang eindeutig die militärisch stärkste Macht, wurde allerdings seit etwa 1546 von den Osmanen rund um die arabische Halbinsel herum in Schach gehalten. Erst die Niederländer vermochten Portugal militärisch und kommerziell seit etwa 1600, erst in Indonesien und dann auch in Indien, in die Defensive zu bringen.

Dennoch, die Trias aus den Verträgen von Tordesillas und Zaragoza, dem Besitzanspruch über das Meer und dem System aus Forts und beweglichen Flotten haben im Indik durchaus eine Art hegemonialer Ordnung konstituiert. Das Ausmaß dieser Ordnung ist daran abzulesen, wie effektiv das Cartaz-System durchgesetzt wurde. Portugal kontrollierte den Schiffsverkehr, erhob Gebühren und Zölle und garantierte dafür Rechtssicherheit für die Händler und die Sicherheit der Routen gegen Seeräuber wie gegenüber Konkurrenten. Insofern hat es in klassischer Manier die internationalen öffentlichen Güter Stabilität und Sicherheit bereitgestellt. Vielleicht zahlten die arabischen und indischen Händler sogar gern. Wer hätte sonst den Schutz der Schifffahrt übernehmen sollen? Für die eigene Organisation der militärischen Sicherung waren die Familienbetriebe zu klein.

In gewisser Weise hat Portugal sogar das Tributsystem der Chinesen, das Zheng He zu Beginn des 15. Jahrhunderts restaurieren wollte, fortgesetzt⁹³. China verlangte Tribut von Staaten bzw. Fürsten und gewährte Staaten bzw. Fürsten Schutz gegen Dritte. Portugal verlangte Gebühren bzw. Zölle von einzelnen Schiffen und gewährte einzelnen Schiffen Schutz, unabhängig von der Frage ihrer nationalen Herkunft⁹⁴. Das hegemoniale Verständnis der Ming entsprach demzufolge eher dem einer Landmacht, während die Portugiesen als klassische Seemacht das Meer und da-

⁹³ Diesen Vergleich zieht auch Roderick Ptak, China and Portugal at Sea: The Early Ming Trading System and the Estado da India Compared. In: Revista de Cultura Nr. 13/14, 1991. S. 21-38.

⁹⁴ Vgl. zu dieser Unterscheidung Ptak 1991, S. 33.

mit die Routen, die Warenströme und die auf den Routen verkehrenden Schiffe im Sinne hatten. Die Flotten Zheng Hes führten Landungstruppen mit, Albuquerque beschränkte sich wohlweislich auf Feitorias und Fortalezas (Faktoreien und Forts). Territoriale Übergabeangebote wie im Falle Dius (1509) wurden in der Frühphase sogar abgelehnt.

Aber man sollte den Vergleich nicht überstrapazieren⁹⁵. Die Ming operierten im Überfluss, was die Zahl ihrer Schiffe, ihr Personal, ihre sonstigen Ressourcen anbelangte. Für Portugal war immer alles knapp. Die Ming verfügten über eine große eigene Werft- und Rüstungsindustrie, stützten sich nur auf eigene Kenntnisse. Portugal musste fast alles importieren, musste die Schiffe in Asien zusammenklauben, sich aus Mangel an Menschen mit den Einheimischen vermischen, defensive Befestigungsanlagen errichten. Die Ming demonstrierten nur Stärke durch Flottenpräsenz und intervenierten ggf. militärisch durch Landungsunternehmen. China hatte eine breite Palette attraktiver Güter zu offerieren, Portugal nichts außer Silber, das die Spanier in Amerika geraubt hatten. Die Hegemonialordnung der Ming funktionierte, auch wenn keine Flotte vor Ort war, selbst noch nach ihrer freiwilligen Isolation aufgrund der Attraktivität des chinesischen Marktes, ihrer überragenden potentiellen Macht, ihrer zivilisatorischen Softpower. Die Hegemonialordnung der Portugiesen war erzwungen, sie war lückenhaft, sie war fragil und zeigte neue Löcher, sobald die portugiesische Präsenz irgendwo schwächer wurde, sobald die Flotte abgefahren war. Portugal besaß keinen attraktiven Markt, kaum Softpower. Und vor allem – die Ming traten freiwillig ab als Führungsmacht und dennoch funktionierte das Handelsregime im Indik 70 Jahre lang weiter, weil die örtlichen Akteure freiwillig kooperierten. Portugal trat nicht freiwillig ab. Das Regime funktionierte nur weiter, weil neue Akteure, erst die Nieder-

⁹⁵ Vgl. Ptak 1991, S. 31 ff.

länder und dann die Engländer, es „machtstrukturell“ am Leben erhielten.

Neben den klassischen Funktionen, die ein Hegemon wahrnimmt, kam Portugal auch für das öffentliche Gut „funktionierende Märkte“ auf. Dazu gehörte vor allem die Bereitstellung des internationalen Zahlungsmittels. Portugal sorgte mehr als 100 Jahre lang dafür, dass Edelmetall, vor allem Silber, erst aus Europa, dann aus Guinea und später via Sevilla aus Amerika nach Asien floss. Dieses diente nicht nur zum Ausgleich seines eigenen Zahlungsbilanzdefizits, sondern war auch Schmiermittel des innerasiatischen Handels selber. Nachdem Spanien sich in Manila festsetzen konnte und die Manila-Galleone auf dem Acapulco-Trade eine direkte Verbindung zwischen Mexiko und Asien etabliert hatte, dürfte ein Teil dieser Funktion auf die Führungsmacht in der Westlichen Hemisphäre übergegangen sein. Ferner stellte Portugal die lingua franca in ganz Asien im Bereich des Handels. Das mussten noch im 17. Jahrhundert die Niederländer erfahren. Niederländisch war gegenüber dem Portugiesischen bei den asiatischen Handelspartnern als Handelsprache nicht durchzusetzen. Diese Feststellung gilt gleichermaßen für West- und Ostafrika wie für Brasilien. Ansonsten war der hegemoniale Anspruch in kultureller Hinsicht gescheitert. Trotz der starken Präsenz der Jesuiten, der vielen Klöster und Kirchen, konnte die Mission, anders als in Amerika, kaum Erfolge erzielen. Die Muslime waren resistent. Im Zuge der kommerziellen Expansion Gujarats waren sie in Südostasien bis ins 15. Jahrhundert kurz vor Ankunft der Portugiesen noch selber missionarisch tätig geworden. Das Kasten-System des hinduistischen Indien verschloss sich den Portugiesen vollends. Glaubensverwandte wie die Nestorianer in Indien oder die Kopten in Abessinien wurden im Alltag als Ketzer bekämpft trotz des Johannes-Mythos, der am Anfang ein starker Antrieb für die Expansion gewesen war. Portugal hat zwar bis heute in Goa, Diu, Macao oder Osttimor seine kulturellen Spuren hinterlassen, von

einer bleibenden Hegemonie, wie sie später die Engländer in der Region errichteten, kann aber keine Rede sein.

Die afrikanische Küste hatte im portugiesischen Weltsystem nur eine untergeordnete Funktion. Luanda war 1576 die einzige Stadtgründung in Afrika überhaupt. Westafrika diente als Herkunftsregion der Sklaven für Brasilien, Ostafrika lieferte Haltepunkte für die Carreira. Eine Erschließung, selbst nennenswerte Inlandsexpeditionen, wurden nicht unternommen. Partner waren nicht die Afrikaner, sondern die arabischen Sultane, die selber Exklaven, im Grunde arabische Kolonien vor einem afrikanischen Hinterland, waren. Lediglich gegenüber Abessinien trat man als Schutzmacht gegen die Osmanen auf, nachdem das Reich des Priesterkönigs sich als Mythos erwiesen hatte. Insgesamt war der Estado da India mehrere Nummern zu groß für das kleine Portugal. Eine Beschränkung auf den indonesischen Archipel oder die indische Westküste wäre vermutlich die erfolgreichere Strategie gewesen, statt alles zu wollen: Die Atlantikinseln, Marokko, Westafrika (Guinea), Brasilien, Ostafrika, Äthiopien, Arabien, Persien, Indien, Indonesien, Burma, Malaya, China und Japan!

Aus europäischer Perspektive funktionierte Portugal als internationaler Dienstleister, der einen Teil der Rolle Venedigs übernommen hatte und Westeuropa, insbesondere die Niederlande, mit Gewürzen und asiatischen Luxuswaren versorgte. Die Einrichtung eines regelrechten Linienverkehrs von Antwerpen bis Nagasaki, der in allen wichtigen Häfen rund um den Globus von Westeuropa bis Ostasien Haltepunkte hatte, war in dieser Ausdehnung eine bis dato unbekannte Einrichtung, die es ermöglichte, auch chinesische oder japanische Waren zu beziehen. Die innovativen Leistungen Portugals im Schiffsbau, in der Navigation, in der Kartographie und Astronomie, haben sicherlich dazu beigetragen, dass spätere Seefahrernationen, zuerst Spanien, dann die Niederländer und zuletzt die Engländer daran

partizipieren konnten, letztere anfänglich als Freerider auf der Kaproute, und auch davon profitierten, dass die Portugiesen lange zuvor mühsam alles entdeckt, kartiert, erobert, kommerziell erschlossen und militärisch gesichert hatten. Die Portugiesen waren, je nach Kontext, dreierlei: Entdecker im Atlantik, Eroberer im Indik und Händler im Pazifik – je nachdem, ob es keine Gegner, bezwingbare oder unbezwingbare (wie China) gab. Insofern fanden die Niederländer und Engländer in Asien ein gemachtes Bett vor.

6.6. Der Niedergang

Die Ursachen des portugiesischen Niedergangs sind vielfältig, komplex und bedingen sich teilweise gegenseitig⁹⁶. Grundsätzlich lassen sich wie immer interne und externe Faktoren unterscheiden. Unter den externen Faktoren sticht der Umstand hervor, dass Portugal durchgehend und von Anfang an zu viele Gegner hatte, die seine Kräfte permanent an allen Fronten bis auf das Äußerste anspannten. Im Westen war es Marokko, das man erobern wollte aber nicht dauerhaft behaupten konnte, und Kastilien bzw. Spanien, mit dem man dreimal in Alcáçovas, in Tordesillas und in Zaragossa Kompromisse schließen musste, bis die Truppen Philipps II. den Erbfolgekrieg 1580 militärisch beendeten. Portugal war als Landmacht dem iberischen Nachbarn hoffnungslos unterlegen, auch wenn man als Seemacht sich lange Zeit haushoch überlegen wähnte. Zu Hause nützte die Flotte wenig, da man eine lange Landgrenze zu einem Nachbarn hatte, der über das viel größere Heer verfügte. Insofern war die geopolitische Konstellation Englands gegenüber Spanien sehr viel vorteilhafter, da hier das spanische Heer wenig nützte. Die geplante Invasion scheiterte, weil die Armada nicht in der Lage war, den Kanalübergang abzusichern. Aber – der Vertrag über

⁹⁶ Zur Spätphase vgl. Disney 1978; Eric Axelson; Portuguese in South-east Africa 1600-1700. Johannesburg 1964.

die Personalunion sicherte Portugal weiterhin alle Vorrechte und Einnahmequellen in seiner Hemisphäre. Desaströs war die Verbindung für Portugal, weil es dadurch in die Kriege Spaniens mit den Niederlanden, England und Frankreich hineingezogen wurde und zusätzliche Ressourcen abzweigen musste wie z.B. den harten Kern der spanischen Armada von 1588.

Die kleinen Fürstentümer im Becken des Indiks konnte Portugal zwar in die Knie zwingen, nicht aber China. Hier gab man sich 1557 mit der Duldung in Macao zufrieden, nachdem Portugal vor der chinesischen Küste diverse Niederlagen hinzunehmen hatte. Bedrohlich war die osmanische Expansion, die an den Rändern der Arabischen Halbinsel, im Roten Meer und im Persischen Golf erfolgreich war. Selbst Aden konnten die Osmanen erobern, was Portugal nie gelungen war. Unter Land konnten die türkischen Galeeren, mit Kanonen bestückt, den portugiesischen Galeonen weiterhin Paroli bieten, auf hoher See hatten sie keine Chance. Der Indik blieb vorerst portugiesisches Mare clausum. Das Resultat war ein militärisches Patt und die Renaissance der alten Handelsrouten. Wirklich gefährlich war erst die Ankunft der Niederländer in Afrika und Asien, die Portugal seit etwa 1600 Zug um Zug aus fast allen Bastionen in beiden Kontinenten vertreiben konnten, weil sie über mehr Schiffe, mehr Soldaten, mehr Geschütze verfügten, zudem mittlerweile schiffstechnisch überlegen waren und mit der Idee des mare liberum auch eine moderne Vorstellung von hegemonialer Ordnung verfolgten. Niederländische Forts sollten niederländische Interessen schützen, portugiesische Forts sollten den Mare clausum-Anspruch durchsetzen.

Viele portugiesische Forts waren zudem personell unterbesetzt, wurden immer wieder durch Krankheiten dezimiert, konnten den niederländischen Angriffen nicht standhalten, hatten zu wenige Kanonen und Pulver, wurden nach der Belagerung nicht wieder repariert. Der personelle „Nachschub“ aus Portugal war immer

zu gering, die Ausfälle bei der Überfahrt schon sehr hoch. Zwangsversetzte Sträflinge desertierten. Auch war die starke Präsenz der Kirche eine schwere Bürde, die sich nicht nur finanziell, sondern durch den Abgang der vielen Mönche auch personell auswirkte. Nicht nur die kirchlichen Zentren Goa, Bahia, Olinda, Macao⁹⁷ waren mit Orden und Kirchen übersät, selbst in der Umgebung mancher Forts gab es bis zu vier Klöster und damit mehr Mönche als Soldaten. In Goa allein gab es eine Kathedrale, sieben Pfarrkirchen in der Stadt und 62 im übrigen Gebiet sowie 20 Klöster.

Hinzu kam, dass Portugal nach der Personalunion mit Spanien auch noch in den niederländisch-spanischen Konflikt hineingezogen wurde und nicht nur auf der Kaproute, sondern seit 1624 sogar in Brasilien angegriffen wurde. Folge war auch die Unterbrechung des Handels zwischen Lissabon und Antwerpen. Zwischen 1600 und 1663 trug Portugal mit den Niederlanden einen wahrhaft globalen Ausscheidungskampf auf drei Kontinenten zur See und zu Lande aus, bei dem es immer wieder an drei entscheidenden Faktoren mangelte: Geld, Menschen und Schiffe. Über alles drei verfügten die Niederländer umgekehrt reichlich. Seit den 1640er Jahren reifte deshalb in Lissabon die Entscheidung, Asien zugunsten Brasiliens aufzugeben. Im Ergebnis blieben nur Reste des Estado, ein Unentschieden in Afrika, wo man sich zwar nicht in Guinea und am Kap, wohl aber in Angola und Mozambique behaupten konnte, und der Erfolg in Brasilien, das 1654 zurückerobert wurde. Dies gelang aber nur durch eine Koalition von Portugiesen, Indianern und freigelassenen bzw. entflohenen afrikanischen Sklaven - der Gründungsmythos des heutigen Brasilien. Diese Koalition kam in den asiatischen Besitzungen nie zustande. Portugal suchte weder das Bündnis mit den Hindus, deren Kastensystem ein Rätsel blieb, gegen die Muslime, noch war es zur Kooperation mit den Nestorianern be-

⁹⁷ Charles R. Boxer, *Portuguese Society in the Tropics: The Municipal Councils of Goa, Macao, Bahia, and Luanda, 1510-1800*. Madison 1965.

reit, die als Ketzer betrachtet wurden. Hier war die Orthodoxie und Kompromisslosigkeit der Jesuiten das Hindernis, die ausgerechnet in Goa ihr zweites Hauptquartier neben Rom hatten. Eine größere Flexibilität nach brasilianischem Muster hätte vielleicht dem Niedergang in Asien entgegenwirken können.

Dies alles macht deutlich, dass hier ein klarer Fall von hegemonialer Überdehnung vorliegt. Der portugiesische Anspruch war von Anfang an überzogen. Die portugiesischen Kräfte reichten nie aus angesichts der beschränkten Ressourcen des kleinen Landes. Auch wenn der Handel mit Asien hochprofitabel war, so waren auch die Transaktionskosten beträchtlich.

Tab.6.8: Einnahmen und Ausgaben des Estado da India in Reis

Jahr	Einnahmen	Ausgaben	Saldo
1574	278 500 680	235 589 082	+ 42 911 598
1581	263 036 953	242 784 701	+ 20 252 252
1588	303 051 620	259 949 854	+ 43 101 766
1607	355 560 600	235 677 600	+ 119 883 000
1609	249 780 000	156 627 088	+ 93 152 912
1610	390 595 800	256 978 200	+ 133 617 600
1620	324 742 200	318 370 600	+ 6 371 600
1630	240 597 600	288 051 600	- 47 454 000
1634	355 579 200	334 636 500	+ 20 942 700

Quelle: Feldbauer 2003, S. 86

Über den Haushalt des Estado da India liegen halbwegs zuverlässige Daten für den Zeitraum von 1574-1634 vor. Die Einnahmen, bis zu 50 Prozent bestehend aus den Zöllen des Cartaz-Systems, ferner Grundrente und Verkaufssteuern, sorgten dafür, dass die Kosten für Verwaltung, Kirche und Militär (Forts und Flotte) gedeckt waren. Bis 1610 wurde sogar ein Überschuss erzielt. Dieser schmolz allerdings rasch dahin, als die Nieder-

länder in Asien immer stärker wurden und Portugal immer höhere Verluste durch deren Kaperei hinnehmen und zur Verteidigung immer größere Anstrengungen unternehmen musste. Sinkenden Zolleinnahmen standen wachsende Schutzkosten gegenüber, das klassische Dilemma einer Macht im Niedergang. 1630 war bereits ein hohes Defizit entstanden, das Lissabon durch die jährlichen Silberlieferungen der Karacken nicht zu decken in der Lage war.

Daneben gab es die Einnahmen, die aus dem Kronmonopol im Asienhandel entstanden, also dem Verkauf der Gewürze und der Besteuerung des privaten portugiesischen Handels in den Branchen, vor allen Dingen Textilien, die nicht dem Kronmonopol unterworfen waren. Aus diesen Einnahmen wurden nicht die Kosten vor Ort, sondern die Ausrüstung der Flotten, die Transporte selber, aber auch die Verluste auf der Carreira da India (Schiffbruch, Kaperei) bestritten. Auch hier machten sich die Aktivitäten der Niederländer bemerkbar, die die voll beladenen portugiesischen Schiffe auf der Rückfahrt kaperten. Auch so wurde Portugal aus dem Asienhandel gedrängt.

Unklar ist, wie die Aktivitäten auf den Atlantikinseln, in Westafrika, in Marokko und in Brasilien zu Buche schlugen. Ein Saldo aller Einnahmen und Ausgaben für das gesamte „Seaborne empire“, der eine definitive Aussage zuließe, ist nicht verfügbar. Es gibt aber Indizien. Ein starkes Indiz ist, dass Portugal bereits 1560 erstmals den Staatsbankrott deklarieren musste, ein Jahr, nachdem mit Damão die Expansion in Asien gerade erst beendet worden war. Seitdem geriet Portugal in die Defensive. In den 1560er Jahren war der Tordesillas-Vertrag im Atlantik kaum mehr gegen Dritte, Franzosen, Engländer und Niederländer, durchzusetzen. Es gibt keine Hinweise, dass sich Spanien und Portugal vor der Personalunion über eine Behauptung der Ordnung von Tordesillas verständigt hätten. Nach der Personalunion war die Armada von 1588 zwar eine gemeinsame An-

strengung (31 und gerade die besten der 146 Schiffe stammten aus Portugal), die Armada unterlag aber der englischen Flotte, während die niederländische Flotte die spanische Flandernarmee in Schach hielt und an der Vereinigung mit der Flotte hinderte. Insofern ging es im Ärmelkanal auch um Tordesillas.

Die Einführung des Konvoi-Systems in den 1560er Jahren, da einzelne Schiffe zu gefährdet waren, ist auch ein Hinweis auf Schwäche. 1564 wurden erstmals private Firmen im Asienhandel zugelassen. In den 1570er Jahren wurde die Entsendung der jährlichen Flotte zur Kontrolle des Roten Meeres aufgegeben. 1576 wurde das Kronmonopol im Asienhandel schrittweise aufgegeben. 1591 kam es zu einer schweren Handelskrise, die das Bewusstsein festigte, dass der Estado sich nicht mehr dauerhaft selber finanzieren konnte, sondern auf Subventionen aus Lissabon angewiesen war. 1598-1642 wurde das Kronmonopol erneut eingeführt. In der Ära des Vizekönigs Linhares (1628-1633) wurde sogar der Versuch unternommen, nach niederländischem und englischem Muster eine portugiesische Handelskompanie zu gründen, die aber 1633 an Unterfinanzierung scheiterte.

Alle diese Hinweise zeigen, dass die militärische Macht dahinschwand, dass die Einnahmen nicht ausreichten, um die wachsenden Kosten zu decken. Am Ende blieb nur die Entscheidung, Asien ganz preiszugeben, weil die Reformversuche im Sinne einer Privatisierung nach britisch-niederländischem Muster zu spät gekommen waren, zu halbherzig betrieben wurden und auf zu wenig Interesse bzw. zu wenig private Finanzkraft in Portugal stießen. Die Niederlande als bürgerliche Gesellschaft war in dieser Hinsicht viel innovativer als Portugal, das ein Feudalstaat geblieben war, wo der private Fernhändler immer nur als Juniorpartner geduldet wurde. Auch die Reformversuche des portugiesischen Vizekönigs Linhares in Goa kamen viel zu spät. Dennoch - Portugal war zäh. So lange der portugiesische Aufstieg, nämlich gut 80 Jahre, gedauert hatte, so lange dauerte

auch der Abstieg. 1640 wurde Portugal zwar wieder unabhängig von Spanien, das seinerseits den Zenit überschritten hatte. Es musste sich seitdem aber in eine indirekte Abhängigkeit von England begeben, die durch diverse Handelsverträge bis hin zum berühmten Methuen-Vertrag von 1703 zementiert wurde, um so der niederländischen Konkurrenz halbwegs standhalten zu können. Ein wirklich entscheidendes Datum, das den Wendepunkt markiert, gibt es gar nicht, sondern nur eine Kette von vielen Niederlagen und Positionsverlusten, die in Angola und Brasilien zeitweise durchaus wieder kompensiert werden konnten. Dass Portugal als europäische Peripherie endete, da wo es zu Beginn des 15. Jahrhunderts angefangen hatte, mag letztlich darauf zurückzuführen sein, dass es, anders als seine europäischen Konkurrenten, sich nicht modernisierte, eine Feudalgesellschaft blieb, die immer auf Renteneinkommen basierte, aus der Plünderung Guineas, aus dem Gewürzhandel, aus dem Schutzgeld des innerasiatischen Handels und zuletzt aus den Goldfunden in Minas Gerais.

Die vielen Widersprüche zwischen Kronmonopol und Eigeninteresse des Estado, zwischen Lissabon und Goa, zwischen Kronmonopol und privatem Fernhandel, zwischen den notwendigen Kosten für Flotte, Forts, Faktoreien und deren Besatzung und der Selbstprivilegierung von Adel und Klerus in den Kolonien, zwischen staatlichen, kirchlichen und kommerziellen Interessen, waren so groß, dass die beträchtlichen Ressourcen, die Portugal aus dem überseeischen Engagement bezog, nicht in die Entwicklung des Mutterlandes investiert werden konnten, wie das später in den Niederlanden oder Großbritannien der Fall war. Portugal blieb Zwischenhändler ohne eigene Industrie, sogar ohne eigene Rüstungsindustrie, selbst die Vermarktung der Gewürze musste man anderen in Antwerpen, in Amsterdam oder Sevilla überlassen. Bürgerliche Kräfte hatten angesichts der Herrschaft von Adel und Kirche keine Chance zur Entfaltung. Hinzu kam die Kleinheit des Landes. Es gab zu wenig Leute für die Flotte,

für das Militär oder gar für die überseeische Besiedlung. Der Frauenmangel war sprichwörtlich. Die Konsequenz war die frühe ethnische Mischung⁹⁸. Nur in Brasilien resultierte daraus eine eigenständige Identität, die im Kampf gegen die Niederländer geboren wurde und in der Unabhängigkeit Brasiliens kulminierte, während die wenigen Portugiesen in Asien einfach untergingen, zuletzt die Macaoinesen in China. Hier, anders als in Brasilien, war auch die Kirche nicht in der Lage war, ein kulturelles Gegengewicht gegen Islam, Hinduismus oder Konfuzianismus zu bilden.

Obwohl die Niederlande, der eigentliche Gegner Portugals auf drei Kontinenten, auch nur ein kleines Land waren, so waren sie doch in jeder Hinsicht moderner. Sie verfügten über die bessere Schiffstechnik, mit ihren Handelskompanien über die besseren kommerziellen Institutionen, über ein industrielles Fundament zu Hause, über homogenere und besser motivierte Seeleute und Seesoldaten, die durch verwandte Flamen und Deutsche ergänzt wurden, und sie verzichteten auf die Mission und damit die ideologische Auseinandersetzung mit den Kulturen. Sie wollten nur Geschäfte machen.

⁹⁸ Dazu Charles R. Boxer, *Mary and Misogyny: Women in Iberian Expansion Overseas 1415-1815*. London 1975.

FORSCHUNGSBERICHTE

aus dem Institut für Sozialwissenschaften (ISW)

Das Institut für Sozialwissenschaften gibt Forschungsberichte heraus, die die Forschungsarbeiten der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen dokumentieren. Die Nummern 1-15 sind als Forschungsberichte des Seminars für Politikwissenschaft und Soziologie erschienen.

1. Krieger, Ingrid/Lompe, Klaus: Zur Lebenslage von Frauen in Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen - ein Ost-West-Vergleich. Erste Interpretation empirischer Ergebnisse und Konsequenzen für die Instrumente des „zweiten“ Arbeitsmarktes. November 1993. 2. Aufl. April 1994. 52 S.
2. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Von der Automobilregion zur Verkehrskompetenzregion". Die Region als politisches und ökonomisches Handlungsfeld für die Steuerung politischer, sozialer und technologischer Innovationen. Januar 1994. 3. Aufl. April 1994. 52 S.
3. Vogel, Ulrike: Fachengagement und Studienerfolg bei Ingenieurstudentinnen und -studenten. Zur Entwicklung verallgemeinerungsfähiger Aussagen in einer qualitativen Studie. April 1994. 30 S.
4. Menzel, Ulrich: Der Flug des Drachen. Nachholende Modernisierung in Ostasien aus entwicklungspolitischer Perspektive. Mai 1994. 83 S. (vergriffen)
5. Lompe, Klaus/Blöcker, Antje/Lux, Barbara/Syring, Oliver: Neue Formen der Kooperation und der wissenschaftlichen Politikberatung in der Region - Wirkungen und Folgeaktivitäten des HBS-Projektes: "Regionale Bedeutung und Perspektiven der Automobilindustrie" unter besonderer Berücksichtigung der Gewerkschaften als regionale Akteure der Wirtschafts- und Strukturpolitik in Südostniedersachsen. September 1994. 125 S.
6. Hummel, Hartwig: Weltmacht wider Willen? Japan in der internationalen Politik der neunziger Jahre. Januar 1995. 40 S.
7. Lompe, Klaus (Hrsg.): "Perspektiven der Regionalisierung der Strukturpolitik in Niedersachsen". Dokumentation eines Workshops am 21.10.1994 in Braunschweig. Februar 1995. 103 S.
8. Lompe, Klaus/Warnecke, Dirk: "Die Verarbeitung von nachwachsenden Rohstoffen als Diversifikationsstrategie zur Beschäftigungssicherung in der Region Südostniedersachsen? - Dokumentation eines Symposiums am 9.2.1995 in Wolfsburg/Fallersleben. Juni 1995. 100 S.
9. Vogel, Ulrike: Zur Qualifikation von Studentinnen und Studenten der Ingenieurwissenschaften. Empirische Ergebnisse. September 1995. 40 S.
10. Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: Die Ethnisierung internationaler Wirtschaftsbeziehungen und daraus resultierende Konflikte. Entwurf eines Forschungsprojekts. Oktober 1995. 32 S. (vergriffen)
11. Hummel, Hartwig/Wehrhöfer, Birgit: Geopolitische Identitäten. Kritik der Ethnisierung einer sich regionalisierenden Welt als paradigmatische Erweiterung der Friedensforschung. Januar 1996. 33 S.
12. Lompe, Klaus/Mangels-Voegt, Birgit/Düsing, Ralf/Fricke, Gerald/Vlcek, Olaf: Zur Diskussion abnehmender Handlungsfähigkeit des Zentralstaates und der Rolle neuerdezentraler Verhandlungssysteme. Februar 1996. 136 S.
13. Menzel, Ulrich: Lange Wellen und Hegemonie. Ein Literaturbericht. Februar 1985. 2. Aufl. November 1996. 58 S.
14. Gambe, Annabelle: Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1996. 145 S.
15. Vogel, Ulrike/Capello, Claudia: Zur Steigerung der „Attraktivität“ des Ingenieurstudiums. Vorarbeiten zu einem empirischen Projekt. Dezember 1996. 45 S.
16. Hummel, Hartwig: „Japan Bashing“. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu Japan im politischen Diskurs der USA. Februar 1997. 68 S. (vergriffen)
17. Wehrhöfer, Birgit: Der französische Migrationsdiskurs als Beitrag zur ethnischen Grenzziehung Europas. Februar 1997; 2. Aufl. Juli 1998. 87 S.
18. Menzel, Ulrich: The West Against the Rest. Samuel Huntingtons Rekonstruktion des Westens. Mai 1997; 3. überarb. u. erw. Aufl. August 2003. 42 S.

- 19.Lompe, Klaus/Schirmacher, Andrea/Warnecke, Dirk: Regionales Risikokapital und Existenzgründung. September 1997. 185 S.
- 20.Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Katharina Varga: Theorie der Internationalen Beziehungen: Einführung und systematische Bibliographie. Oktober 1997. 3. Aufl. Oktober 1998. 151 S.
- 21.Hummel, Hartwig: Der neue Asianismus. Die Ethnisierung der Handelsbeziehungen zu den USA im politischen Diskurs Japans. November 1997. 76 S.
- 22.Gambe, Annabelle: Competitive Collaboration: Western Liberal and Overseas Chinese Entrepreneurship in Southeast Asia. November 1997. 101 S.
- 23.Wehrhöfer, Birgit: Das Ende der Gemütlichkeit. Ethnisierung im deutschen Migrationsdiskurs nach dem Ende des Ost-West-Konflikts. November 1997. 121 S. (vergriffen)
- 24.Gambe, Annabelle/Hummel, Hartwig/Menzel, Ulrich/Wehrhöfer, Birgit: "Kampf der Kulturen" in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen? Februar 1998. 2. Aufl. Oktober 1998. 95 S.
- 25.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia/Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zum Interesse am Technikstudium bei Gymnasiastinnen und Gymnasiasten. April 1998. 91 S. (vergriffen)
- 26.Lompe, Klaus (Hrsg.): Verbundspezifische Projekte im Rahmen regionalisierter Strukturpolitik in Nordrhein-Westfalen. Dokumentation eines Workshops am 12.11.1998. Januar 1999. 59 S.
- 27.Dietz, Bernhard/Menzel, Ulrich: "Brandstifter" oder Anwälte des demokratischen Friedens? Die Rolle der Medien in bewaffneten Konflikten. Untersucht anhand politischer Entscheidungsprozesse der deutschen Bundesregierung in ausgewählten militärischen Konflikten der 1990 Jahre. Entwurf eines Forschungsprojekts. März 1999. 2. Aufl. Februar 2001. 34 S.
- 28.Vogel, Ulrike/Capello, Claudia /Meinel, Tanja/Brants, Oliver/Carsten, Ingo: Zur Steigerung der Attraktivität des Ingenieurstudium. Bericht über Maßnahmen im Studium. März 1999. 127 S.
- 29.Okfen, Nuria: Das Asia-Europe-Meeting – Eine neue Partnerschaft? März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 95 S.
- 30.Menzel, Ulrich: Jenseits des Staates oder Renaissance des Staates? Zwei kleine politische Schriften. März 1999. 2. Aufl. Januar 2000. 59 S.
- 31.Vogel, Ulrike/Meinel, Tanja/Capello, Claudia/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Zur Effizienz des Magisterstudiengangs an der TU Braunschweig. März 1999. 48 S.
- 32.Lipper, Tobias: Die Realität des Virtuellen. Grundüberlegungen zur empirischen Usenet-Forschung. Mai 1999. 53 S.
- 33.Hummel, Hartwig: Schwindet die Bedeutung der UNO? Juli 1999. 21 S.
- 34.Rehfeld, Dieter: Regionalisierungsprozesse – eine Zwischenbilanz. Februar 2000. 52 S.
- 35.Dietz, Bernhard: Medienberichterstattung, "Öffentliche Meinung" und Außenpolitik. Grundelemente eines interdisziplinären Forschungsansatzes. Februar 2000. 48 S.
- 36.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Brants, Oliver/Thomas, Dirk: Befragungen von Absolventinnen und Absolventen sowie Studierenden zur "Attraktivität" des Ingenieurstudiums. März 2000. 57 S.
- 37.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. März 2000. 53 S.
- 38.Matthias, Maik: Internet Governance. Der Wandel des Domain Name Service. April 2000. 87 S.
- 39.Menzel, Ulrich: Eurozentrismus versus ReOrientierung. Die Rückkehr der großen Theorie in die entwicklungspolitische Debatte. Oktober 2000. 30 S.
- 40.Vogel, Ulrike/Fröhlich, Evelin: Frauen und Männer im neuen Ehrenamt im Landkreis Gifhorn. November 2000. 40 S.
- 41.Kämmer, Olaf: Internet oder Chinanet. Chinesische Datennetze zwischen Modernisierungserfordernis und staatlichem Kontrollanspruch. Dezember 2000. 43 S.
- 42.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana/Thomas, Dirk: Studienprobleme und Gefahren des Studienabbruchs im Ingenieurstudium. Februar 2001. 90 S.
- 43.Priesemann, Christina/Vogel, Ulrike/Hahn, Manuela/Wenzel, Gabriele/Priesemann, Thomas: Lokale Abfallwirtschaft und Entsorgungsverhalten von Frauen und Männern. Juni 2001. 238 S. (vergriffen)
- 44.Böckmann, Britta/Rademacher, Horst/Schramm, Michael: Innovative Berufs- und Ausbildungsaktionen für Straffällige, Abschlussbericht der wissenschaftlichen Begleitung eines Projekts des Nds. Justizministeriums und der Europäischen Kommission als EU-Projekt nach Art. 6 der ESF-Verordnung. Januar 2002. 184 S.

- 45.Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (I). Methoden- und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der Salzgitter AG/PPS. Dezember 2001. 141 S.
- 46.Heinrich, Katharina/Vogel, Ulrike: Bildungsentscheidungen nach Schicht und Geschlecht. Eine empirische Untersuchung zu Studierenden der Ingenieurwissenschaften an einer Fachhochschule. März 2002. 172 S. (vergriffen)
- 47.Menzel, Ulrich unter Mitarbeit von Stefan Jahns: Ausländische Studierende an der TU Braunschweig. Bestandsaufnahme und hochschulpolitische Empfehlungen. März 2002. 154 S.
- 48.Rölke, Peter: Mitbestimmung 2000 (II). Methoden – und Ergebnisbericht einer Belegschaftsumfrage bei der EKO Stahl GmbH. März 2002. 169 S.
- 49.Lompe, Klaus (Hrsg.): Bilanz und Perspektiven der Montanmitbestimmung. Dokumentation eines Symposiums am 1.3.2002. Oktober 2002. 116 S.
- 50.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Biographische Erfahrungen und Karriere-Entscheidungen bei Frauen auf dem Weg in Führungspositionen der Wissenschaft. Februar 2003. 196 S.
- 51.Huk, Thomas: Multimediales Lernen – ein Überblick über die Forschungslandschaft. Juni 2003. 34 S.
- 52.Huk, Thomas/Lipper, Tobias/Steinke, Mattias/Floto, Christian: CRIMP: Medienwissenschaftliche Untersuchung multimedialer Lernsoftware – ein Forschungsansatz. Juni 2003. 42 S.
- 53.Menzel, Ulrich: Die neue Hegemonie der USA und die Krise des Multilateralismus. Juni 2003. 60 S. 2. Aufl. Dezember 2003.
- 54.Loges, Bastian: Gibt es ein Regime humanitärer Intervention unter dem Dach der Vereinten Nationen? September 2003. 88 S. 2. Aufl. Januar 2005.
- 55.Lompe, Klaus/Weis, Hinrich: Arbeits-Stadt-Region 2030 Südostniedersachsen. Oktober 2003. 142 S.
- 56.Blöcker, Antje: ArbeitnehmerInnen – Beteiligung an Regionalisierungsprozessen in Südostniedersachsen und Südniedersachsen. Oktober 2003. 46 S.
- 57.Loges, Bastian/Menzel, Ulrich/Ulbricht, Sascha: Die Debatte um humanitäre Intervention, die Doktrinen der USA und die Regimebildung durch die Vereinten Nationen. Dezember 2003. 43 S. 2. Aufl. Oktober 2007.
- 58.Burges, Katharina: Internationale Beziehungen in Deutschland. Vorgeschichte und institutionelle Anfänge bis zum Beginn der 1960er Jahre. Mit einem Vorwort von Ulrich Menzel. Februar 2004. 203 S.
- 59.Menzel, Ulrich: Anarchie der Staatenwelt oder hegemoniale Ordnung? Mai 2004. 26 S.
- 60.Vogel, Ulrike/Hinz, Christiana: Karrieren von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern an Hochschulen. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung in den Fachgebieten Mathematik und Sozialwissenschaften. Juli 2004. 215 S.
- 61.Loges, Bastian: Die Neue Weltordnung und das Regime humanitärer Intervention, Die Politik der USA im UN-Sicherheitsrat 1989-1991. September 2004. 62 S.
- 62.Köhne-Finster, Sabine: „Und es kommt jeden Tag etwas Neues auf mich zu.“ Eine empirische Untersuchung zur Lebenssituation ehemaliger Wohnungsloser im Westlichen Ringgebiet/ Braunschweig. Januar 2005. 93 S.
- 63.Thobaben, Henning: Der Wasserkonflikt im Jordanbecken. Kooperationspotentiale im Wassersektor als Beitrag zur Lösung des Nahostkonflikts? Februar 2005. 115 S.
- 64.Köhne-Finster, Sabine: Genderaspekte in der sozialen Stadtteilentwicklung, August 2005. 65 S.
- 65.Heere, Gerald: Ulrich Menzel – Werke und Wirkungen 1974-2005. Oktober 2005. 258 S.
- 66.Stübig, Steffen: Humanitäre Interventionen als Bestandteil von US-Sicherheitsstrategie von 1990 bis 2004. Oktober 2005. 146 S.
- 67.Rebe, Bernd: Lernbuch des Urheberrechts. Dargestellt in Schaubildern und Fallbeispielen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs. Januar 2006. 205 S.
- 68.Köhne-Finster, Sabine (Hrsg.): Das Siegfriedviertel in Braunschweig. Eine sozialräumliche Betrachtung. Februar 2006. 165 S.
- 69.Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance I: Foliensatz zur Vorlesung im WS 2005/06. März 2006. 188 S.
- 70.Menzel, Ulrich: Globalisierung und Global Governance II: Foliensatz zur Vorlesung im SS 2006. September 2006. 146 S.

71. Birke, Gero: Nationale und internationale Ansätze zur Regulierung von Private Military Companies. September 2006. 175 S.
72. Himmelmann, Gerhard: Wandlung des „Modells Deutschland“ zur „Shareholder-Gesellschaft“. Die „Deutschland AG“ im Prozess der Globalisierung/Internationalisierung. September 2006. 27 S.
73. Gunkel, Adrian/Krieger, Ingrid: Studentische Lebenslagen an der TU Braunschweig – Lebenslagen auf dem Grenzniveau? Empirische Ergebnisse einer Untersuchung unter Studentinnen und Studenten der TU und HBK. Januar 2007. 56 S.
74. Eichner, Detlef: Politikdidaktische Zugänge im Kontext von Ökonomie und Gesellschaft am Beispiel von Betriebs- und Berufserkundungen in Kindertagesstätten und Kindergärten. Februar 2007. 31 S.
75. Menzel, Ulrich: Internationale Politische Ökonomie (IPÖ). Foliensatz zur Vorlesung im WS 2006/07. März 2007. 203 S.
76. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Politikvermittlung und Fernsehen in Deutschland. Zwischen „gewollter“ Entpolitisierung und verfassungsrechtlicher Bindung an den Willensbildungsauftrag. März 2007. 48 S.
77. Mangels-Voegt, Birgit/Paul, Regine: Herausforderung demografischer Wandel. Nachhaltige Handlungsstrategien für die Arbeitswelt. März 2007. 46 S.
78. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 1: Song-China 960-1204. April 2007. 49 S.
79. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 2: Pax Mongolica 1230 – 1350 und die Globalisierung vor der Globalisierung. Juni 2007. 58 S.
80. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 3: Genua und die mediterrane Weltwirtschaft 1261 – 1350. September 2007. 63 S.
81. Menzel, Ulrich: Einführung in die Internationalen Beziehungen (IB). Foliensatz zur Vorlesung im SS 2007. Oktober 2007. 194 S.
82. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 4: Die frühen Ming (1368-1435) und die Restauration des Tributsystems. November 2007. 68 S.
83. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 5: Venedig – Seemacht mit imperialem Anspruch 1381-1499. Dezember 2007. 74 S.
84. Menzel, Ulrich: Imperium oder Hegemonie? Folge 6: Portugal – „Seaborne Empire“ oder Hegemonialmacht im Indik? Januar 2008. 102 S.

Die Forschungsberichte können beim Institut für Sozialwissenschaften zum Selbstkostenpreis zzgl. 7% Mehrwertsteuer + Portokosten bestellt werden.

Anschrift: Bienroder Weg 97, 38092 Braunschweig, Tel. 0531-391-8917, Fax 0531-391-8918

